

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

11.01.2005

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 4 年 4 月 7 日
Date of Application:

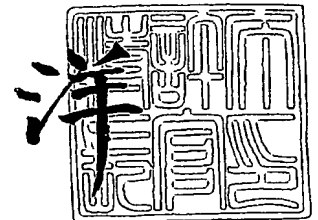
出 願 番 号 特 願 2 0 0 4 - 1 1 3 3 4 0
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 4 - 1 1 3 3 4 0]

出 願 人 シロウマサイエンス株式会社
Applicant(s):

2 0 0 5 年 2 月 1 7 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



出証番号 出証特 2 0 0 5 - 3 0 1 1 6 0 3

【書類名】 特許願
【整理番号】 AW001
【提出日】 平成16年 4月 7日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B62M 23/02
【発明者】
 【住所又は居所】 富山県下新川郡入善町青木 5 7 7 7 番地 シロウマサイエンス株
 式会社内
 田原 吉昌
 【氏名】
【特許出願人】
 【識別番号】 000234627
 【氏名又は名称】 シロウマサイエンス株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100071870
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 落合 健
【選任した代理人】
 【識別番号】 100097618
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 仁木 一明
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 003001
 【納付金額】 16,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

乗り手によって駆動されるペダル (16) 付きクランク軸 (17) 及び後輪 (10r) 間を連結する伝動装置 (M) と、バッテリー (90) と、伝動装置 (M) にロータ軸 (61a) を連結した発電・電動機 (61) と、バッテリー (90) からの給電により発電・電動機 (61) に動力を発生させる電動アシストモード及びロータ軸 (61a) への逆負荷による発電・電動機 (61) の発生電力をバッテリー (90) に充電させる充電モードに任意に切り換え得るモード切換手段 (91, 92, 99) と、発電・電動機 (61) 及び後輪 (10r) 間の伝動経路を任意に開閉し得るクラッチ (46) とを備えることを特徴とする、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車。

【請求項 2】

請求項 1 記載の体力増進機能を持つ電動アシスト自転車において、モード切換手段 (91, 92, 99) を充電モードに切り換えたとき、発電・電動機 (61) からバッテリー (90) への充電量を加減することで乗り手のペダル負荷を調節し得るペダル負荷調節手段 (93) を更に備えることを特徴とする、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車。

【請求項 3】

請求項 1 又は 2 記載の体力増進機能を持つ電動アシスト自転車において、車体フレーム (F) に、乗り手を収容するキャビン (106) を画成する車体シェル (105) を取り付けただけであることを特徴とする、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車。

【書類名】明細書

【発明の名称】体力増進機能を持つ電動アシスト自転車

【技術分野】

【0001】

本発明は、通常走行時には、バッテリーの電力により乗り手のペダル駆動力をアシストし、停車状態ではペダルに負荷をかけて乗り手の体力増進を図る定置型運動装置と使用し得る、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車に関する。

【背景技術】

【0002】

従来、乗り手によって駆動されるペダル付きクランク軸から後輪への駆動力の伝達を可能にする伝動装置と、バッテリーと、伝動装置にロータ軸を連結して、バッテリーからの給電により発生した動力をペダル負荷に応じて伝動装置に伝達する電動機とを備えた、電動アシスト自転車は、例えば下記特許文献1に開示されるように、既に知られている。

【特許文献1】特開平10-167160号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

ところで、従来の電動アシスト自転車は、専ら乗り手の軽快な移動にのみ使用されるもので、これを乗り手の体力増進のための定置型トレーニング装置として使用することは考慮されていない。

【0004】

本発明は、乗り手の軽快な移動に使用し得ることは勿論、停車状態ではペダルに負荷をかけて乗り手の体力増進を図る定置型トレーニング装置としても使用し得る、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記目的を達成するために、本発明の体力増進機能を持つ電動アシスト自転車は、乗り手によって駆動されるペダル付きクランク軸及び後輪間を連結する伝動装置と、バッテリーと、伝動装置にロータ軸を連結した発電・電動機と、バッテリーからの給電により発電・電動機に動力を発生させる電動アシストモード及びロータ軸への逆負荷による発電・電動機の発生電力をバッテリーに充電させる充電モードに任意に切り換え得るモード切換手段と、発電・電動機及び後輪間の伝動経路を任意に開閉し得るクラッチとを備えることを第1の特徴とする。

【0006】

尚、前記モード切換手段は、後述する本発明の実施例中のモード切換駆動回路91、アシスト・充電切換スイッチ92及び電子制御回路装置99に対応する。

【0007】

また本発明は、第1の特徴に加えて、モード切換手段を充電モードに切り換えたとき、発電・電動機からバッテリーへの充電量を加減することで乗り手のペダル負荷を調節し得るペダル負荷調節手段を更に備えることを第2の特徴とする。

【0008】

尚、前記ペダル負荷調節手段は、後述する本発明のペダル負荷調節ダイヤル93に対応する。

【0009】

さらに本発明は、第1又は第2の特徴に加えて、車体フレームに、乗り手を収容するキャビン画成する車体シェルを取り付けたことを第3の特徴とする。

【発明の効果】

【0010】

本発明の第1の特徴によれば、自転車の停止状態でクラッチを遮断状態にすると共に、モード切換手段を充電モード側に切り換えたときには、後輪を駆動することなく、ペダル

から発電・電動機を駆動することで発電・電動機からバッテリーへの充電を行うことができ、それに伴う負荷によって乗り手の体力増進を図ることができる。したがって、この自転車は、自宅の車庫や庭先など設置場所を選ばず、体力増進のための定置型トレーニング装置として使用することができ、しかも乗り手の運動エネルギーはバッテリーに充電される電力に変換されることになるから、エネルギーの無駄がない。

【0011】

クラッチを接続状態にすると共に、モード切換手段を電動アシストモード側に切り換えたときには、乗り手のペダル駆動による自転車の走行時、発電・電動機がバッテリーから給電されてアシスト動力を伝動装置に出力するので、ペダルを軽快に駆動することができる。

【0012】

また走行中でも、モード切換手段を充電モードに切り換えれば、バッテリーへの充電と同時に、体力増進のトレーニングを行うことができる。

【0013】

また本発明の第2の特徴によれば、乗り手のトレーニング中、発電・電動機からバッテリーへの充電量を加減することにより、乗り手の体力や疲労度などに応じてペダル負荷を自由に調節し、トレーニングを無理なく快適に行うことができる。

【0014】

さらに本発明の第3の特徴によれば、乗り手は、車体シェル内のキャビンでトレーニングを行うことになるから、寒中の屋外でも、風雨の中でもトレーニングを快適に行うことができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0015】

本発明の実施の形態を、図面に示す本発明の好適な実施例に基づき以下に説明する。

【0016】

図1は本発明に係る三輪型電動アシスト自転車を、車体シェルを取り外した状態で示す側面図、図2は同正面図、図3は同背面図、図4は図1中の後輪懸架装置周辺部の平面図、図5は図4の5-5線断面図、図6は図4の6-6線断面図、図7は図4の7-7線断面図、図8は図5の8-8線断面図、図9は図8の9-9線断面図、図10は上記電動アシスト自転車の伝動装置の平面図、図11は図10中のクラッチを接続状態で示す要部縦断平面図、図12は同クラッチの遮断状態を示す平面図、図13は上記電動アシスト自転車の電気回路図、図14は上記電動アシスト自転車に車体シェルを取り付けた状態を示す側面図、図15は上記車体シェルの斜視図、図16は図14の16-16線断面図、図17は図14の17-17線断面図、図18は図17の18-18線断面図、図19は図18の19-19線断面図、図20は図17中の床枠及び床板の分解斜視図である。

【0017】

先ず、図1～図3において、体力増進機能を持つ三輪型電動アシスト自転車Bの車体フレームFは、前部ヘッドパイプ1と、この前部ヘッドパイプ1から斜め下向きに延びる傾斜部2a及び、この傾斜部2aの後端から後方へ水平に延びる水平部2bからなるメインパイプ2と、前部ヘッドパイプ1からメインパイプ2の上方へ斜め後方に突出するハンドル支持パイプ3と、このハンドル支持パイプ3及び前記傾斜部2a間を連結する第1ステー4と、ハンドル支持パイプ3の後端部に固設される後部ヘッドパイプ5と、第1ステー4及び水平部2b間を連結する第2ステー6と、水平部2bの後端に直交して連結して水平に延びるクロスパイプ7とで構成される。そのクロスパイプ7には、その後面より突出する左右一対のブラケット8、8と、これらブラケット8、8の両外側でクロスパイプ7と直交してその前後に突出する左右一対の懸架腕9、9が溶接されている。

【0018】

前部ヘッドパイプ1では、前輪10fを支持するフロントフォーク11の上端に一体に突設されたフォークステム11aが回転自在に支承され、後部ヘッドパイプ5では、操向ハンドル12に結合されたハンドルステム12aが回転自在に支承される。そしてフォー

クステム 11a の上端部と、ハンドルステム 12a の下端部とはリンク機構 13 を介して連結され、操向ハンドル 12 の回動をフロントフォーク 11 に伝達し得るようになっている。

【0019】

前記クロスパイプ 7 における左右一对の懸架腕 9, 9 の後端部には、左右一对の後輪 10r, 10r が後輪懸架装置 S を介して昇降可能に連結され、第 2 ステータス 6 からメインパイプ 2 の水平部 2b にかけてサドル 15 が取り付けられる。メインパイプ 2 の傾斜部 2a の中間部には、左右両端にペダル 16, 16 を備えたクランク軸 17 が回転自在に支承される。

【0020】

上記後輪懸架装置 S について、図 4 ～ 図 7 を参照しながら説明する。

【0021】

後輪懸架装置 S は、前記左右一对の懸架腕 9, 9 の後端部に、左右方向水平に同軸配置される左右一对の枢軸 26, 26 を介して上下揺動可能に連結されるスイングアーム 20 と、このスイングアーム 20 及びその下方の車体フレーム F 間に介装されるクッションブロック 21, 21 とで構成される。

【0022】

スイングアーム 20 は、開口部を後方に向けた平面視でコ字状の外側アーム部材 20a と、この外側アーム部材 20a の内側に配置され、開口部を前方に向けて両端部を外側アーム部材 20a の前部に溶接した平面視でコ字状の内側アーム部材 20b とからなり、これら外側及び内側アーム部材 20a, 20b の互いに隣接するアーム部により左右一对のリアフォーク 22, 22 が構成される。即ち、スイングアーム 20 は、左右のリアフォーク 22, 22 を相互に一体的に連結して構成される。そしてリアフォーク 22, 22 には、左右の後輪 10r, 10r のハブをそれぞれ回転自在に支承する車軸 23, 23 が固着される。

【0023】

内側アーム部材 20b は、その前端に近接した部位に、下方に突出して同軸上に並ぶ左右一对の第 1 軸受部 24, 24 を有する。また内側アーム部材 20b の下方に配置される左右の懸架腕 9, 9 は、その後端部に、上方に突出して第 1 軸受部 24, 24 とそれぞれ軸方向に隣接する左右一对の第 2 軸受部 25, 25 を有しており、各隣接する第 1 及び第 2 軸受部 24, 25 は、前記枢軸 26, 26 によって相対回転自在に連結され、これによってスイングアーム 20 は枢軸 26, 26 周りに上下揺動可能となる。その際、各第 1 軸受部 24 及び第 2 軸受部 25 は、これらに支承される各枢軸 26 を左右の後輪 10r, 10r に挟まれる内側領域に位置させるように配置される。

【0024】

各枢軸 26 の前方において、上下方向で互いに対向する内側アーム部材 20b 及び懸架腕 9 の各間にクッションブロック 21 が介装される。

【0025】

各クッションブロック 21 は、開口部を下向きにしたコ字状の上部取り付け部材 28 と、この上部取り付け部材 28 を間に置いて起立部を互いに対向させる前後一对の L 字状の下部取り付け部材 29, 29 と、上部取り付け部材 28 及び両下部取り付け部材 29, 29 間を弾性的に連結すべく、それらの前後方向対向面に焼き付けられる、ゴム等の弾性材からなるクッション部材 30 とからなり、上部取り付け部材 28 は内側アーム部材 20b の下面に、下部取り付け部材 29, 29 は懸架腕 9 の上面にそれぞれボルト等により固着される。

【0026】

前記サドル 15 のメインパイプ 2 への取り付け構造について、図 1, 図 5, 図 8 及び図 9 を参照しながら説明する。

【0027】

サドル 15 を支持する前後方向に延びる一本のサドルガイドレール 31 がメインパイプ

2の水平部2b上方に配置される。このサドルガイドレール31は、その前端部下面から突出する一本の前部脚32と、その後端部側面から下方に突出する左右一対の後部脚33、33とを一体に備えており、その前部脚32は前記第2ステア6に、後部脚33、33は、前記左右一対の懸架腕9、9の前端部にそれぞれボルトにより固着される。こうして取り付けられるサドルガイドレール31は、前方上向きの勾配が付与される。

【0028】

上記サドルガイドレール31は、図8に明示するように、断面方形の一本の各パイプで構成されており、その上面に、サドル15の底板に固着されるサドルフレーム15aが前後方向摺動可能に載置されると共に、そのサドルフレーム15aに固設された左右一対の挟持板34、34がサドルガイドレール31の両側面に前後摺動可能に配置される。これら挟持板34、34の下端部は、サドルガイドレール31の下方に突出しており、それらの下端部を締め具35により相互に締めつけることにより、サドル15はサドルガイドレール31に固定される。こうして固定されるサドル15の前方且つ上方に前記操向ハンドル12が配置され、また前記クランク軸17は、その回転軸線が操向ハンドル12の下方でサドル15の前方且つ上方にくるように配置される。

【0029】

上記締め具35は、両挟持板34、34の下端部を左右に貫通する締めつけボルト36と、一方の挟持板34の下端部外側面に当接して締めつけボルト36の先端が螺合される調節ナット37と、締めつけボルト36の基端部に、その直径方向の枢軸48を介して取り付けられるカムレバー38とからなっており、カムレバー38は、これを締めつけボルト36と直交する方向に倒すと両挟持板34、34間を緊締し、締めつけボルト36の軸方向に起こすと、両挟持板34に対する緊締を解除するようになっている。

【0030】

図2、図3及び図5に示すように、サドル15の底板に固着したサドルフレーム15aは、サドル15の背面上方へ起立するように屈曲しており、その起立部に背当て39が上下調節可能に取り付けられる。またサドルフレーム15aには、背当て39の左右外側に突出する、パイプ製で長方形のグラブレール47が溶接等により結合される。このグラブレール47は、乗り手のサドル15への乗り降りや、電動アシスト自転車Bの手押し時に握られるものである。

【0031】

クランク軸17と後輪10rとの間を繋ぐ伝動装置Mについて、主として図10～図12を参照しながら説明する。

【0032】

伝動装置Mは、クランク軸17側から第1チェーン伝動装置41、第2チェーン伝動装置42、フリーホイール付きの多段変速機45、第3チェーン伝動装置43、発電・電動機61、クラッチ46及び第4チェーン伝動装置44を順次連ねて構成される。

【0033】

第1チェーン伝動装置41は、クランク軸17に固設した第1駆動スプロケット50と、メインパイプ2の水平部2b（図1参照）前端部に回転自在に軸支される第1被動スプロケット50'とに第1チェーン51を巻き掛けて構成される。メインパイプ2には、第1チェーン51の緊張度合いから、クランク軸17に作用する負荷、即ちペダル負荷を検知するペダル負荷センサ60が取り付けられる。

【0034】

第2チェーン伝動装置42は、第1被動スプロケット50'に隣接して前記伝動軸59に固設した第2駆動スプロケット52と、前記クロスパイプ7（図1参照）のブラケット8、8に取り付けられる変速機45の入力軸45aに固設した第2被動スプロケット52'とに第2チェーン53を巻き掛けて構成される。

【0035】

変速機45は、互いに同軸に配置される入力軸45a及び出力軸45bと、これら入力軸45a及び出力軸45b間を連結し得る複数段の変速ギヤ列と、入力軸45aから出力

軸 45b 側への一方向へのみ伝動を可能にするフリーホイールとを内蔵している。そのフリーホイールはクランク軸 17 への逆負荷を遮断するものであるから、第 1 チェーン伝動装置 41 又は第 2 チェーン伝動装置 42 に設けることもできる。

【0036】

第 3 チェーン伝動装置 43 は、変速機 45 の出力軸 45b に固設した第 3 駆動スプロケット 55 と、スイングアーム 20 に取り付けられた発電・電動機 61 のロータ軸 61a に固設した第 3 被動スプロケット 55' とに第 3 チェーン 56 を巻き掛けると共に、この第 3 チェーン 56 にテンショナ 62 により弾発的に張りとを与えて構成される。上記テンショナ 62 は、変速機 45 の出力軸 45a 及び発電・電動機 61 のロータ軸 61a の何れか一方をスイングアーム 20 の枢軸 26、26 と同軸に配置する場合には、これを省略することができる。

【0037】

前記クラッチ 46 は、スイングアーム 20 に固定されて、発電・電動機 61 のロータ軸 61a の中間部を回転自在に支承するブラケット 63 と、このブラケット 63 の外側面に隣接してロータ軸 61a に軸方向移動不能に取り付けられる円筒状のリテーナ 64 と、ロータ軸 61a の先端部に軸受ブッシュ 65 を介して回転自在且つ軸方向移動不能に取り付けられる固定ドグクラッチ部材 66 と、リテーナ 64 及び固定ドグクラッチ部材 66 間でロータ軸 61a に摺動可能にスプライン嵌合して、固定ドグクラッチ部材 66 に係脱し得る可動ドグクラッチ部材 67 と、リテーナ 64 及び可動ドグクラッチ部材 67 間に縮設されて可動ドグクラッチ部材 67 を固定ドグクラッチ部材 66 との係合方向に付勢するクラッチばね 68 とを備えている。可動ドグクラッチ 46 の後端部は、リテーナ 64 の外周面にも摺動可能に嵌合しており、その後端部外周にはフランジ 67a が形成されている。ブラケット 63 の外側面に立設された支柱 69 には、可動ドグクラッチ部材 67 を囲繞して、そのフランジ 67a の前面に当接可能に対向する環状のリリースレバー 70 の基端部がピボット軸 71 により取り付けられる。リリースレバー 70 の先端部には、操向ハンドル 12 又はその近傍の車体フレーム F に軸支されたクラッチレバー 72 に連なるクラッチワイヤ 73 が接続される。またこのリリースレバー 70 とブラケット 63 間には、リリースレバー 70 を可動ドグクラッチ部材 67 を固定ドグクラッチ部材 66 側に付勢する戻しばね 74 が縮設される。

【0038】

クラッチレバー 72 は、通常、クラッチワイヤ 73 を緩めたオン位置に置かれており、したがってリリースレバー 70 は戻しばね 74 及びクラッチばね 68 の付勢力により固定ドグクラッチ部材 66 との係合位置に保持されることで、ロータ軸 61a の回転を可動ドグクラッチ部材 67 を経て固定ドグクラッチ部材 66 に伝達することを可能にする。即ちクラッチ 46 は接続状態にある。一方、クラッチレバー 72 をオフ位置に操作してクラッチワイヤ 73 を牽引すると、リリースレバー 70 がフランジ 67a を押圧して可動ドグクラッチ部材 67 を固定ドグクラッチ部材 66 から引き離すことで、ロータ軸 61a から固定ドグクラッチ部材 66 への伝動を遮断する。即ちクラッチ 46 は遮断状態となる。

【0039】

第 4 チェーン伝動装置 44 は、前記固定ドグクラッチ部材 66 に一体的に形成された第 4 駆動スプロケット 57 と、左右何れか一方の後輪 10r、図示例では左側の後輪 10r のハブに結合した第 4 被動スプロケット 57' との第 4 チェーン 58 を巻き掛けて構成される。したがって、クラッチ 46 の接続及び遮断により、ロータ軸 61a 及び第 4 駆動スプロケット 57 間の接続及び遮断が制御される。

【0040】

第 1 チェーン伝動装置 41 の全体及び第 2 チェーン伝動装置 42 の前半部は、メインパイプ 2 に固着されるチェーンカバー 75 (図 1 及び図 16 参照) によって覆われる。したがってサドル 15 に座った乗り手は、第 1 及び第 2 上記チェーン伝動装置 M への接触から保護される。

【0041】

ブレーキ装置について、図 2、図 4 及び図 10 により説明する。

【0042】

前輪 10 f には、これを制動するキャリパ式のフロントブレーキ 80 が、また第 4 チェーン伝動装置 44 と反対側の後輪 10 r には、これを制動するドラム式のリアブレーキ 81 がそれぞれ設けられる。フロントブレーキ 80 の作動部には、操向ハンドル 12 に右グリップに隣接して取り付けられたフロントブレーキレバー 82 と、メインパイプ 2 の前部に取り付けられたパーキングレバー 83 とが、第 1 ブレーキワイヤ 84 及び第 2 ブレーキワイヤ 85 をそれぞれ介して接続される。したがって、フロントブレーキレバー 82 及びパーキングレバー 83 の何れか一方を操作することにより、フロントブレーキ 80 を作動することができる。

【0043】

またリアブレーキ 81 の作動部には、操向ハンドル 12 に左グリップに隣接して取り付けられたリアブレーキレバー 86 と、スイングアーム 20 に取り付けられたブレーキモータ 87 の作動レバー 87 a とに第 3 ブレーキワイヤ 88 及び第 4 ブレーキワイヤ 89 をそれぞれ介して接続される。したがって、リアブレーキレバー 86 を操作し、又はブレーキモータ 87 を作動することによりリアブレーキ 81 を作動することができる。

【0044】

尚、図 2 及び図 10 中、符号 18 は変速機 45 の切り換えのためのシフトレバーである。

【0045】

図 13 において、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車 B の電気回路について説明する。

【0046】

バッテリー 90 及び発電・電動機 61 間には、電力の授受を切り換えるモード切換駆動回路 91 が介装される。電子制御回路装置 99 は、モード切換駆動回路 91 を制御する主制御回路 99 a 及び、操作盤 96 上のスイッチ及び表示器類との間で信号の授受を行いながら主制御回路 99 a の作動を補助する副制御回路 99 b とからなっている。

【0047】

操作盤 96 に設けられるスイッチ及び表示器類を具体的に挙げると、モード切換駆動回路 91 を電動アシストモードと充電モードとに切り換えるアシスト・充電切換スイッチ 92、このモード切換駆動回路 91 の充電モード時、発電・電動機 61 からバッテリー 90 への充電量を調節することによりペダル負荷を調節するためのペダル負荷調節ダイヤル 93、バッテリー 90 の電力残量を表示する複数の電力残量表示ランプ 94、バッテリー 90 の電力残量が規定値以下に低下した場合、発電・電動機 61 からバッテリー 90 への強制充電が行われる状態を示す強制充電表示ランプ 95 等である。操作盤 96 は、操向ハンドル 12 の中央部に取り付けられる。

【0048】

また主制御回路 99 a には前記ペダル負荷センサ 60 の出力信号が入力され、アシスト走行時、バッテリー 90 から発電・電動機 61 への給電量をペダル負荷に応じて制御するようになっている。

【0049】

さらに主制御回路 99 a には、前輪 10 f 又は後輪 10 r の回転速度を車速として検知する車速センサ 97 の出力信号が入力され、車速が比較的高速の第 1 所定値を超えたとき主制御回路 99 a が判別したときは、主制御回路 99 a が速度警報ブザー 98 を作動し、車速が第 1 所定値より高い第 2 所定値を超えたとき主制御回路 99 a が判別したときは、主制御回路 99 a が前記ブレーキモータ 87 を作動して第 4 ブレーキワイヤ 89 を牽引し、リアブレーキ 81 を自動的に作動させるようになっている。

【0050】

前記モード切換駆動回路 91 及び主制御回路 99 a は、同一の基板上に構成されて電気回路組立体 103 をなすもので、それは図 3～図 5 に示すように、左右の後輪 10 r、1

0 r 間において、バッテリー 90 と共に、スイングアーム 20 上に弾性部材を介して取り付けられる。

【0051】

一方、副制御回路 99 b は、メインパイプ 2 の傾斜部 2 a 側面（図 1 参照）に取り付けられる。この副制御回路 99 b は、前記チェーンカバー 75 で覆われるように配置される。

【0052】

尚、速度警報ブザー 98 の取り付け場所は任意であるが、例えば図 3 に示すように背当て 39 の背面に取り付けられれば、デッドスペースの利用と共に、乗り手に警報音を確実に聞かせることができて好都合である。

【0053】

発電・電動機 61 の（+）側端子と（-）側端子との間には、後退ブレーキ回路 100 が接続される。この後退ブレーキ回路 100 は、上記端子間を接続する電路 101 にダイオード 102 を挿入して構成され、ダイオード 102 は、（-）側端子から（+）側端子への電流の流れを許容するようになっている。

【0054】

図 14～図 20 において、車体フレーム F には、電動アシスト自転車 B 全体を上方から覆う合成樹脂（例えば FRP, ABS）製の車体シェル 105 が取り付けられ、その内部は、乗り手を収容するキャビン 106 となる。この車体シェル 105 は、下面を開放した流線型をなしており、その両側壁には、乗降口 107、107 が設けられると共に、これら乗降口 107、107 を開閉するドア 108、108 の前端部が軸支される。各ドア 108 も合成樹脂製であって、スライド透明板 109 により開閉可能のサイドウィンド 110 を有する。また車体シェル 105 には、それぞれ透明シールド板が嵌め込まれるフロントウィンド 111、左右のフロントクォータウィンド 112、リアウィンド 113、左右のリアクォータウィンド 114 が設けられ、またフロントウィンド 111 のシールド板面を払拭するためのワイパ 118 が装備される。さらに車体シェル 105 の前部にはヘッドライト 115 及び左右のウインカランプ 116、116 が、後部には左右のウインカランプ 117、117 がそれぞれ装備される。

【0055】

車体フレーム F への車体シェル 105 の取り付けのために、前部ヘッドパイプ 1 には、その左右外側方に突出した支持杆 120 が固設され、この支持杆 120 は、その両端に L 字状の前部連結部材 121、121 を備えている。また前記クロスパイプ 7 の左右両端には L 字状の後部連結部材 125、125 が設けられる。そして前部連結部材 121、121 には、車体シェル 105 前部の左右内壁固設された L 字状の前部連結部材 122、122 が弾性部材 123 を挟んでボルト結合され、また後部連結部材 125、125 には、車体シェル 105 後部の左右内壁固設された L 字状の後部連結部材 126、126 が弾性部材 123 を挟んでボルト 128 により結合される。こうして車体シェル 105 は車体フレーム F に取り付けられ、車体フレーム F 及び車体シェル 105 間の振動を弾性部材 123、127 に吸収させるようになっている。

【0056】

また車体フレーム F には、車体シェル 105 の開放下面の中央部を閉じるように、床 130 が取り付けられる。この床 130 は、格子状の床枠 131 と、左右に分割されて床枠 131 の上面に接合される床板 132 とからなっている。床枠 131 の前端部上面には床板 132 を貫通する支柱 133 が立設される。その際、支柱 133 は、その下端に形成した連結フランジ 133 a が床枠 131 の前端部上面に固設した下部フランジ 131 a にボルト結合される。また支柱 133 は、その上端に形成した上部フランジ 133 b が前記メインパイプ 2 の傾斜部 2 a に固設したブラケット 134（図 1 参照）にボルト結合される。また床枠 131 の左右後端部は、前記クロスパイプ 7 の左右両端部に U ボルト 135（特に図 19 参照）を介して固着される。床板 132 には、前記チェーンカバー 75 との干渉を回避する切欠き 136 が設けられている。こうして床は、車体フレーム F に取り外し

可能に固着される。

【0057】

さらに床板132の前端部と車体シェル105の内壁には、図1に明示するように、前輪10fの上部及び背面を覆って車体シェル105の開放下面の前部を閉じるフロントカバー137が着脱可能に連結され、また床板132の後端部と車体シェル105の内壁には、左右の後輪10r、10rの他、バッテリー90及び電気回路組立体103を上方から覆って車体シェル105の開放下面の後部を閉じるリアカバー138が着脱可能に連結される。

【0058】

こうして車体シェル105内のキャビン106は、床130、フロントカバー137及びリアカバー138によって略密閉状態にされるので、キャビン106への風雨の浸入を防ぐことができ、したがって冬季でも、乗り手を寒さから保護することができる。またフロントカバー137及びリアカバー138の一方、若しくは両方、又は床130及び両カバー137、138の全部を取り外すことにより、走行風を車体シェル105の下方からキャビン106に適度に取り入れることができ、夏季でも爽快な運転が可能である。また後輪10r、10rを覆うリアカバー138がバッテリー90及び電気回路組立体103を覆うカバーを兼用することになるから、バッテリー90及び電気回路組立体103専用のカバーは不要であり、簡単な構造でキャビン106内の体裁を整えることができる。

【0059】

次に、この実施例の作用について説明する。

〔電動アシスト走行〕

先ずクラッチ操作レバー72をオン位置にセットしてクラッチ46を接続状態にし、次いでアシスト・充電切換スイッチ92をアシスト側に切り換える。すると、モード切換駆動回路91は電子制御回路装置99により電動アシストモードとされるので、発電・電動機61は、ペダル負荷に応じてバッテリー90から給電されるようになる。そこで、乗り手がペダル16、16を駆動すれば、その駆動力は、第1チェーン伝動装置41、第2チェーン伝動装置42、変速機45、第3チェーン伝動装置43、ロータ軸61a、クラッチ46及び第4チェーン伝動装置44を順次経て後輪10rに伝達する。その際、電子制御回路装置99は、ペダル負荷センサ60から入力されるペダル負荷信号に応じてバッテリー90から発電・電動機61への給電量を制御するので、発電・電動機61は、ペダル負荷に応じた動力をロータ軸61aから発生して伝動装置Mに伝達し、乗り手の駆動力に加算することになり、乗り手はペダル16、16を介してクランク軸17を軽快に駆動して、電動アシスト自転車Bを走行させることができる。

〔車速制御〕

走行中、例えば下り坂で車速が上昇して、第1所定値を超えると電子制御回路装置99が速度警報ブザー98を鳴らして、乗り手にブレーキ操作を喚起させ、更に車速が上昇して第1所定値より高い第2所定値を超えると、電子制御回路装置99はブレーキモータ87を作動してリアブレーキ81を自動的に作動させるので、車重の重い車体シェル105付きの電動アシスト自転車Bでも、その車速の過上昇を確実に抑制することができて、急ブレーキ時の制動距離の増加を極力抑えることができる。

【0060】

特に、ブレーキモータ87の作動に先行して速度警報ブザー98を鳴らすことは、乗り手にブレーキモータ87の自動作動を予期させると共に、ブレーキ操作を積極的促すことなるから、車速の過上昇抑制に有効である。

〔体力増進走行トレーニング〕

クラッチ操作レバー72は、上記の場合と同様にオン位置にセットしてクラッチ46を接続状態にしておき、アシスト・充電切換スイッチ92は充電側に切り換える。すると、モード切換駆動回路91は電子制御回路装置99により充電モードとされるので、発電・電動機61は、逆負荷を受けると発電してバッテリー90に充電し得るようになる。そこで、乗り手がペダル16、16を介してクランク軸17を駆動すれば、その駆動力は、第1

チェーン伝動装置 41, 第2チェーン伝動装置 42, 変速機 45, 第3チェーン伝動装置 43, ロータ軸 61a, クラッチ 46 及び第4チェーン伝動装置 44 を順次経て後輪 10r に伝達し, それを駆動すると同時に, 上記ロータ軸 61a の回転により発電・電動機 61 は発電状態となって, バッテリ 90 に充電する。その発電に伴い発生する負荷が乗り手のペダル負荷に加えられることで, 乗り手は, 自転車 B を走行させながら体力増進トレーニングを行い, 同時にバッテリー 90 への充電を果たすことができる。この場合, ペダル負荷調節ダイヤル 93 を強弱何れかの方向に回転すると, それに応じて発電・電動機 61 からバッテリー 90 への充電量が増減制御され, それによってペダル負荷の強弱を自由に調節することができるので, 乗り手の体力や疲労度などに応じてペダル負荷を自由に調節し, トレーニングを無理なく快適に行うことができる。

〔後退加速の抑制〕

〔電動アシスト走行〕又は〔体力増進走行トレーニング〕の何れの場合でも, 上り坂で乗り手の脚力が弱く, 電動アシスト自転車 B が後退し始めると, 発電・電動機 61 のロータ軸 61a を逆転されることで, 発電・電動機 61 が発生する電圧により (+) 側端子が (-) に, (-) 側端子が (+) に極性を反転するため, 後退ブレーキ回路 100 では, ダイオード 102 が導通状態となり, したがって発電・電動機 61 は電氣的に短絡状態となって大きなブレーキトルクを発生し, これによって電動アシスト自転車 B の後退加速を効果的に抑制することができる。この実施例の後退ブレーキ回路 100 では, 電動アシスト自転車 B の後退時, その後退を特別に検知するセンサを用いずに, 発電・電動機 61 を電氣的に短絡状態にすることができるから, 構成が極めて簡単である。

〔体力増進定置トレーニング〕

先ず, パーキングレバー 83 を作動してフロントブレーキ 80 を作動状態にすると共に, クラッチレバー 72 をオフ位置に操作してクラッチ 46 を遮断状態にし, またアシスト・充電切換スイッチ 92 を充電側に切り換える。すると, 〔体力増進走行トレーニング〕の場合と同様に, モード切換駆動回路 91 は電子制御回路装置 99 により充電モードとされるので, 発電・電動機 61 は, 逆負荷を受けると発電してバッテリー 90 に充電し得ようになる。そこで, 乗り手がペダル 16, 16 を介してクランク軸 17 を駆動すれば, その駆動力は, 第1チェーン伝動装置 41, 第2チェーン伝動装置 42, 変速機 45 及び第3チェーン伝動装置 43 を経てロータ軸 61a に伝達するが, クラッチ 46 の遮断により, 第4チェーン伝動装置 44 への伝達は行われない。したがって後輪 10r を停止したまま, ペダル 16, 16 の駆動により発電・電動機 61 に逆負荷を加えることになるから, 発電・電動機 61 は発電状態となって, バッテリ 90 に充電する。その発電に伴い発生する負荷が乗り手のペダル負荷に加えられることで, 乗り手は体力増進トレーニングを行い, 同時にバッテリー 90 への充電を果たすことができる。この場合もペダル負荷調節ダイヤル 93 を強弱何れかの方向に回転すると, それに応じて発電・電動機 61 からバッテリー 90 への充電量が増減制御され, それによってペダル負荷の強弱を自由に調節することができるので, この場合も乗り手の体力や疲労度などに応じてペダル負荷を自由に調節し, トレーニングを無理なく快適に行うことができる。

【0061】

この場合, 自転車 B は, パーキングレバー 83 の作動より定置状態に保持され, しかも前輪 10f を一輪, 後輪 10r を二輪とした三輪車であって, 特別なスタンド装置を用いることなく自立が可能であるから, 自宅の車庫や庭先など設置場所を選ばず, 体力増進のための定置型トレーニング装置として安全に使用することができ, しかも乗り手の運動エネルギーはバッテリーに充電される電力に変換されることになるから, エネルギーの無駄がない。

【0062】

また乗り手を収容するキャビン 106 は, 車体シェル 105, 床 130, フロントカバー 137 及びリアカバー 138 によりキャビン 106 への風雨の浸入を防いで乗り手を保護し, しかも自立可能な三輪型自転車 B では, 乗り手は停車時でも足を路面に接地させる必要はなく, 足を風雨に曝すこともないから, 天候の如何に拘らず, 快適な走行及びトレ

ーニングが可能である。

【0063】

さらに乗り手は、ドア108の開放により、自動車と同様感覚で乗降口107からキャビン106への乗降を行うことができる。

【0064】

ところで、このような体力増進機能を持つ三輪型アシスト自転車Bにおいて、後輪10r, 10rの上面より下方に配置された背当て39付きのサドル15の前方且つ上方に前記操向ハンドル12が配置され、またこの操向ハンドル12の下方でサドル15の前方且つ上方にクランク軸17の軸線が配置されるので、乗り手がサドル15に座った状態での電動アシスト自転車Bの重心を十分に下げることができ、これに伴ない比較的重量が重い車体シェル105の高さを十分に下げることが可能となり、したがって三輪型自転車Bの重心を十分に下げ得て、運転の安定性を高めることができる。

【0065】

またサドル15及びクランク軸17の上記配置により、乗り手は、クランク軸17を駆動するにはペダル16、16を前方に押し出すことになるから、体重の軽重に関係なく脚力をペダル16、16に効率良く伝達し得て、腰や脚の強化のためのトレーニングを合理的に行うことができる。

【0066】

その際、サドル15の締め具35を緩めて、サドル15をサドルガイドレール31に沿って前後に摺動させれば、サドルガイドレール31が前述のように前方上向きに傾斜していることから、サドル15及び操向ハンドル12間の前後方向間隔と上下方向間隔のみならず、サドル15及びクランク軸17軸線間の前後方向間隔と上下方向間隔を同時に増減調節することができる。例えばサドル15をサドルガイドレール31に沿って前方へ摺動させたときは、サドル15及び操向ハンドル12間の前後方向間隔と上下方向間隔、並びにサドル15及びクランク軸17間の前後方向間隔と上下方向間隔を同時に狭めることができるから、したがって乗り手の異なる体格に的確に対応させることができ、良好な操縦性を確保することができる。

【0067】

サドル15の上記調節後は、締め具35を締めつける。この締めつけによれば、左右の挟持板34、34が断面方形のサドルガイドレール31の両側面に圧接することで、サドル15のサドルガイドレール31に対する摺動は勿論、サドルガイドレール31の軸線周りの回転を阻止し、その固定を簡単、確実に行うことができる。特に、サドルガイドレール31を一本の角パイプで構成して、サドル15の回転を阻止するものであるから、部品点数の削減と軽量化に大いに寄与し得る。

【0068】

クラッチ46の遮断状態では、フロントブレーキ80及びリアブレーキ81を全て非作動状態にすれば、手押しにより電動アシスト自転車Bの前進及び後退を、発電・電動機61に抵抗されることなく、自由に行うことができ、取り回し性が良好である。

【0069】

後輪懸架装置Sにおいては、車体フレームF又は後輪10r, 10rに加わる上下方向の荷重が変化したとき、懸架腕9、9に対してスイングアーム20が枢軸26、26周りに上下揺動するので、各クッションブロック21において、上部取り付け部材28及び下部取り付け部材29、29が相互に上下動して、クッション部材30に剪断方向の弾性変形を与える。そのときクッション部材30に発生する剪断応力により車体フレームF又は後輪10r, 10rに加わる上下方向の荷重は支持され、また後輪10r, 10rの上下振動はクッション部材30の剪断変形により効果的に吸収されることになり、これにより乗り手に良好な乗り心地を与えることができる。

【0070】

また左右の後輪10r, 10rの車軸23、23は互いに分離独立してはいるが、これら車軸23、23をそれぞれ支持する左右のリアフォーク22、22は、互いに一体に連

結されているから、各後輪 10r, 10r の単独上下動を抑制するスタビライザとして機能することができる。したがって、旋回走行時、車体フレーム F 系に働く遠心力に起因して、外輪側の後輪 10r が対応するクッションブロック 21 のクッション部材 30 を変形させながら車体フレーム F に対して相対的に上昇するときでも、内輪側の後輪 10r も同時に上昇させることになり、自転車 B は安定した旋回姿勢を維持することができる。また左右のリアフォーク 22, 22 の左右の枢軸 26, 26 は、左右の後輪 10r, 10r 間の内側領域に配置されるので、枢軸 26, 26 の設置によるも、自転車 B の全長及び横幅の増加を抑えることができ、自転車 B のコンパクト化に寄与し得る。さらにクッションブロック 21, 21 の取り付け部においては、リアフォーク 22, 22 の下方に車体フレーム F 後端部の懸架腕 9, 9 が配置されるので、その車体フレーム F 上には、後輪 10r, 10r に隣接して、後輪 10r, 10r の上面より下方でサドル 15 を容易に設置することができ、自転車 B の低重心化を効果的に図ることができる。

【0071】

本発明は、上記実施例に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更が可能である。例えば、三輪型電動アシスト自転車 B は、前輪 10f を二輪、後輪 10r を一輪とすることもできる。また図 13 中のダイオード 102 に代えて、サイリスタ、IGBT、FET その他の半導体を用いることができる。

【図面の簡単な説明】

【0072】

【図 1】 本発明に係る三輪型電動アシスト自転車を、車体シェルを取り外した状態で示す側面図。

【図 2】 同正面図。

【図 3】 同背面図。

【図 4】 図 1 中の後輪懸架装置周辺部の平面図。

【図 5】 図 4 の 5-5 線断面図。

【図 6】 図 4 の 6-6 線断面図。

【図 7】 図 4 の 7-7 線断面図。

【図 8】 図 5 の 8-8 線断面図。

【図 9】 図 8 の 9-9 線断面図。

【図 10】 上記電動アシスト自転車の伝動装置の平面図。

【図 11】 図 10 中のクラッチを接続状態で示す要部縦断平面図。

【図 12】 同クラッチの遮断状態を示す平面図。

【図 13】 上記電動アシスト自転車の電気回路図。

【図 14】 上記電動アシスト自転車に車体シェルを取り付けた状態を示す側面図。

【図 15】 上記車体シェルの斜視図。

【図 16】 図 14 の 16-16 線断面図。

【図 17】 図 14 の 17-17 線断面図。

【図 18】 図 17 の 18-18 線断面図。

【図 19】 図 18 の 19-19 線断面図。

【図 20】 図 17 中の床枠及び床板の分解斜視図。

【符号の説明】

【0073】

B 体力増進機能を持つ電動アシスト自転車

F 車体フレーム

M 伝動装置

10r 後輪

16 ペダル

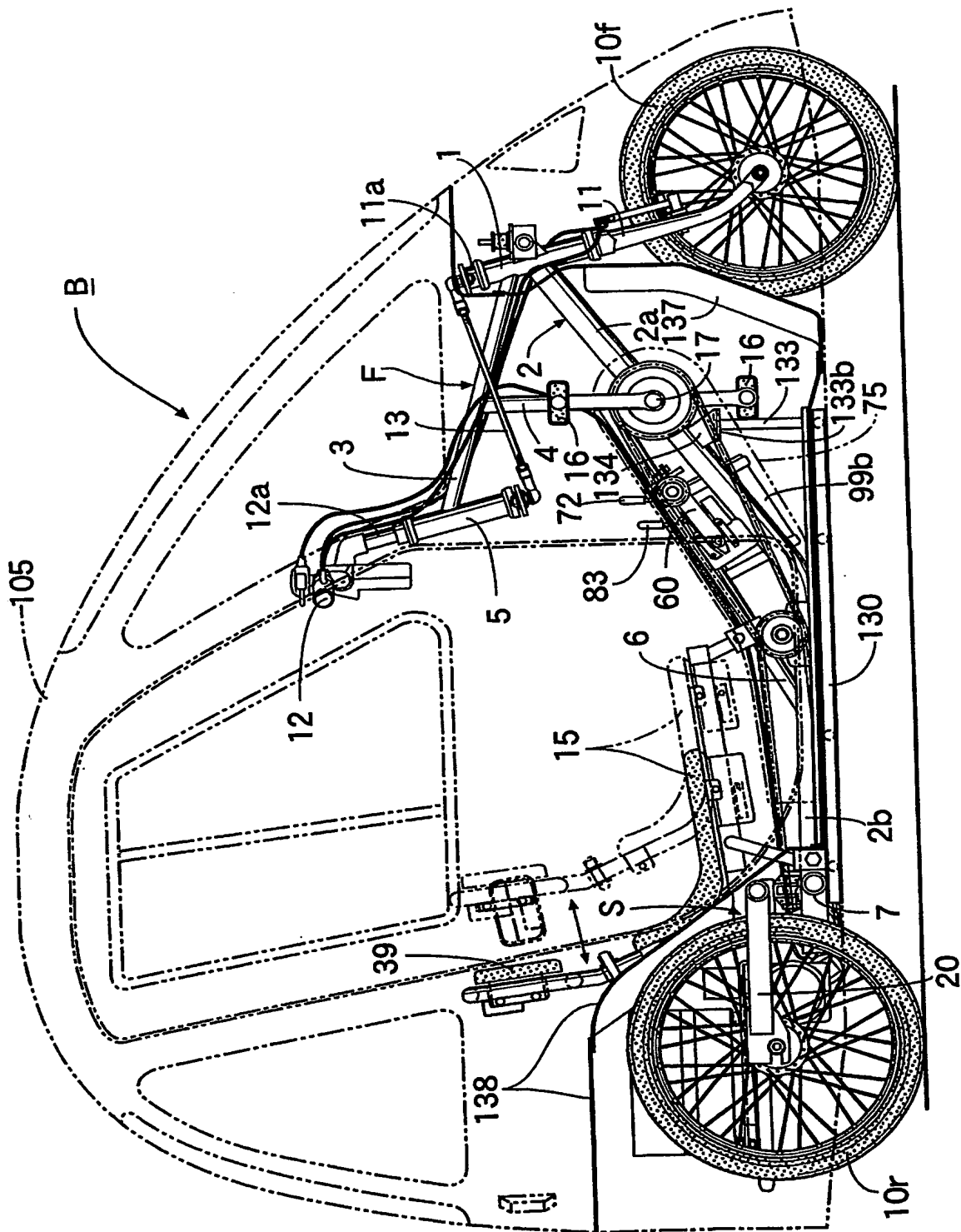
17 クランク軸

46 クラッチ

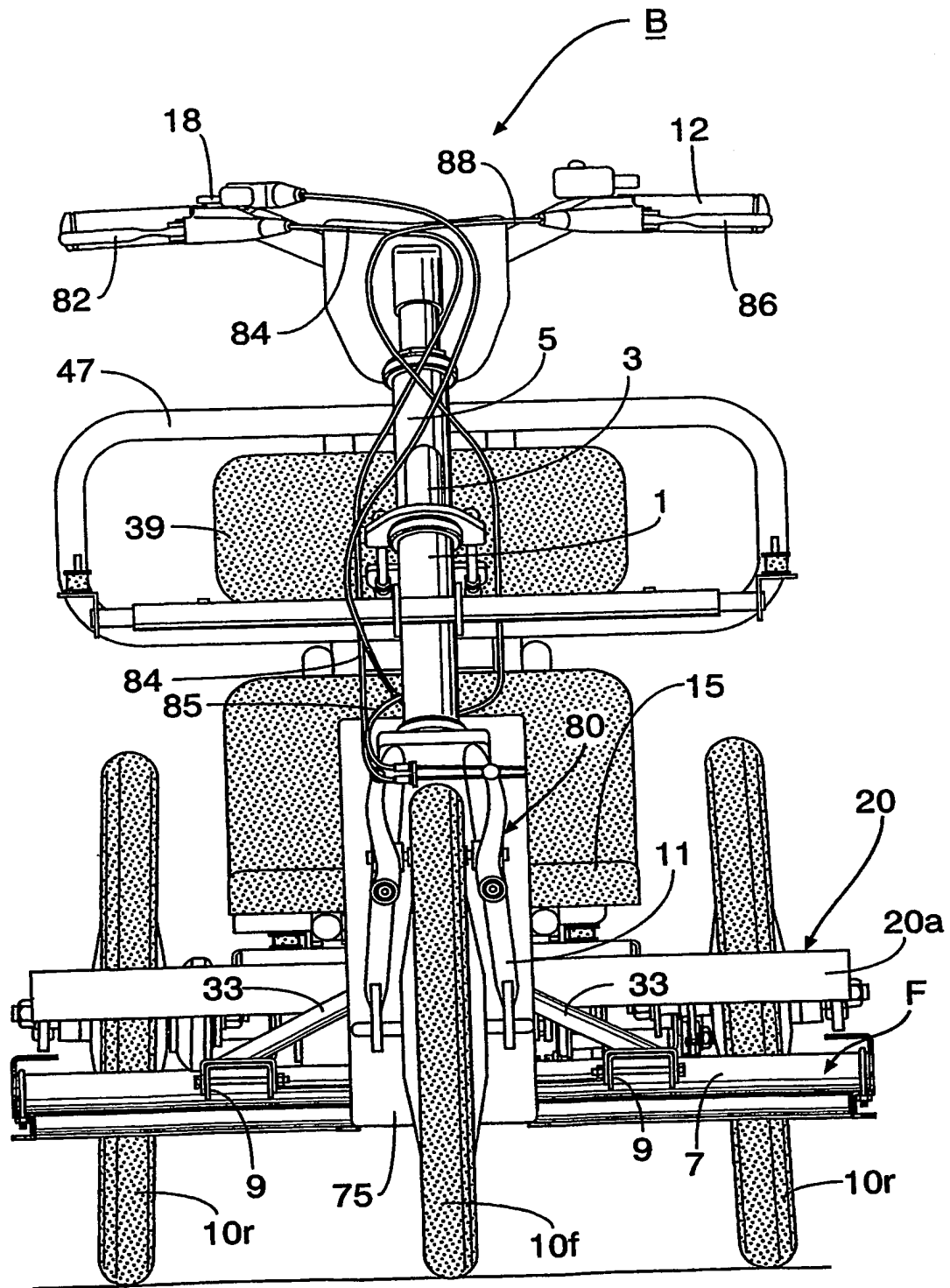
61 発電・電動機

- 9 1, 9 2, 9 9 . . . モード切換手段
- 9 1 モード切換駆動回路
- 9 2 アシスト・充電切換スイッチ
- 9 3 ペダル負荷調節手段 (ペダル負荷調節ダイヤル)
- 9 9 電子制御回路装置
- 1 0 5 車体シェル
- 1 0 6 キャビン

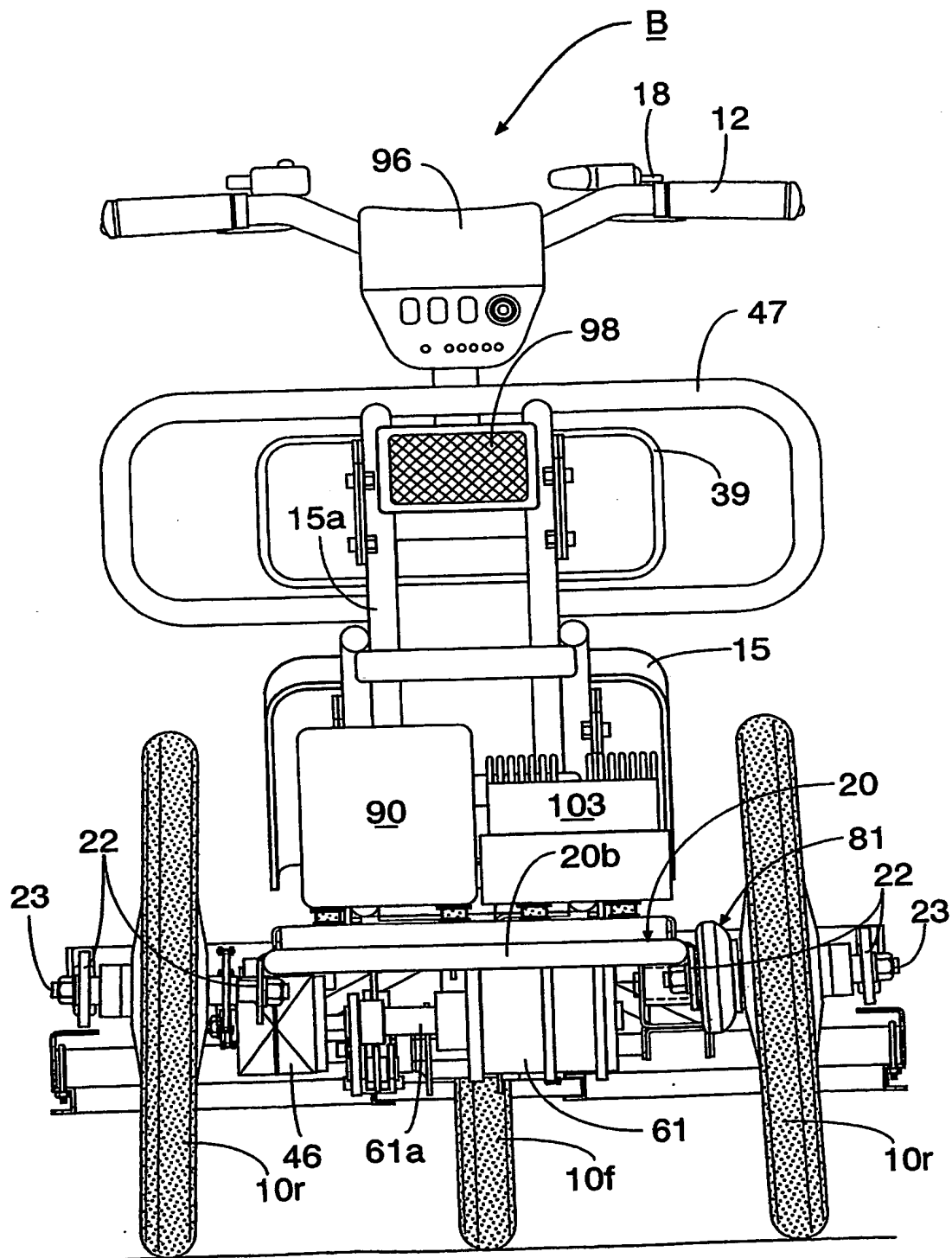
【書類名】 図面
【図 1】



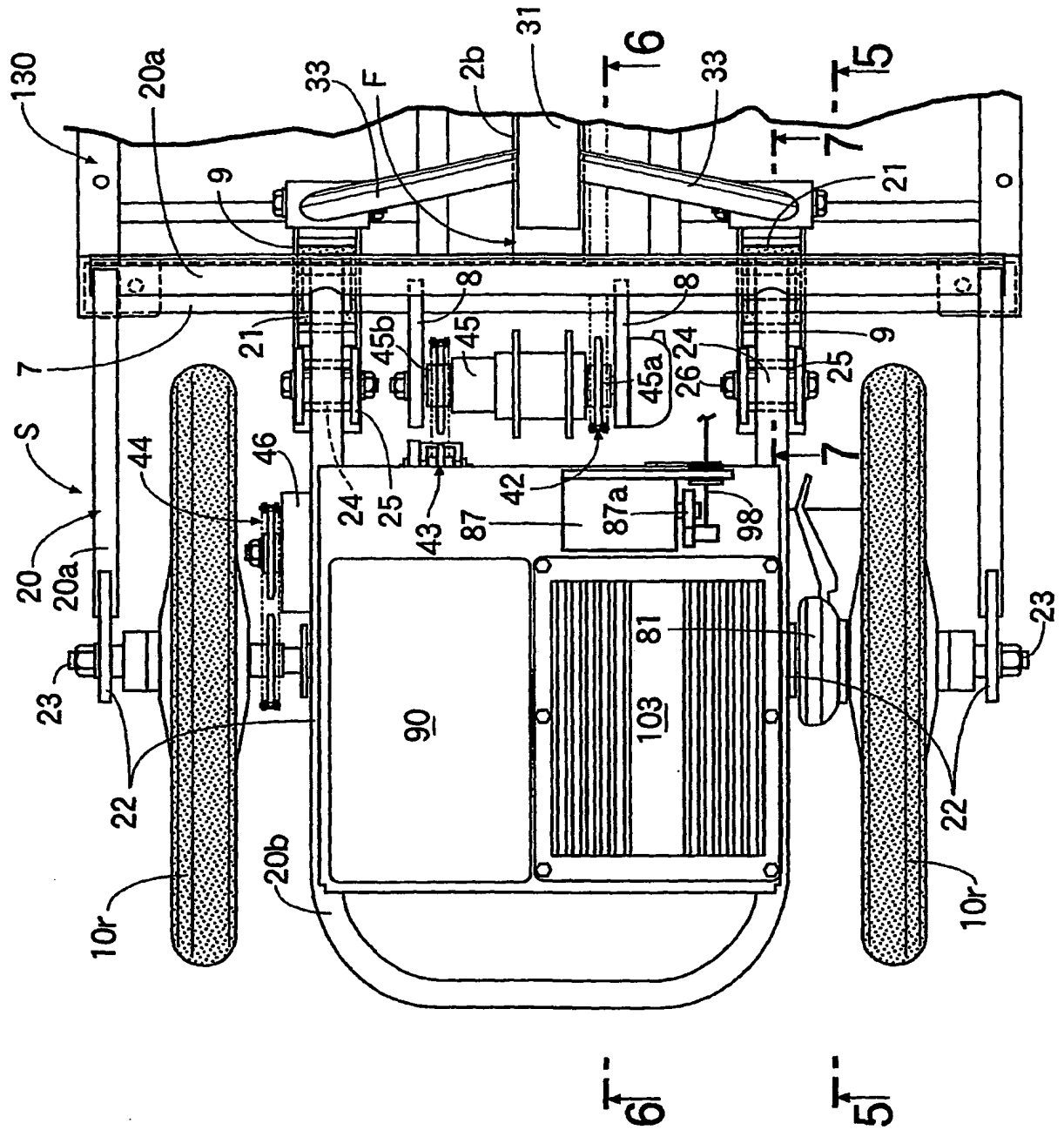
【図 2】



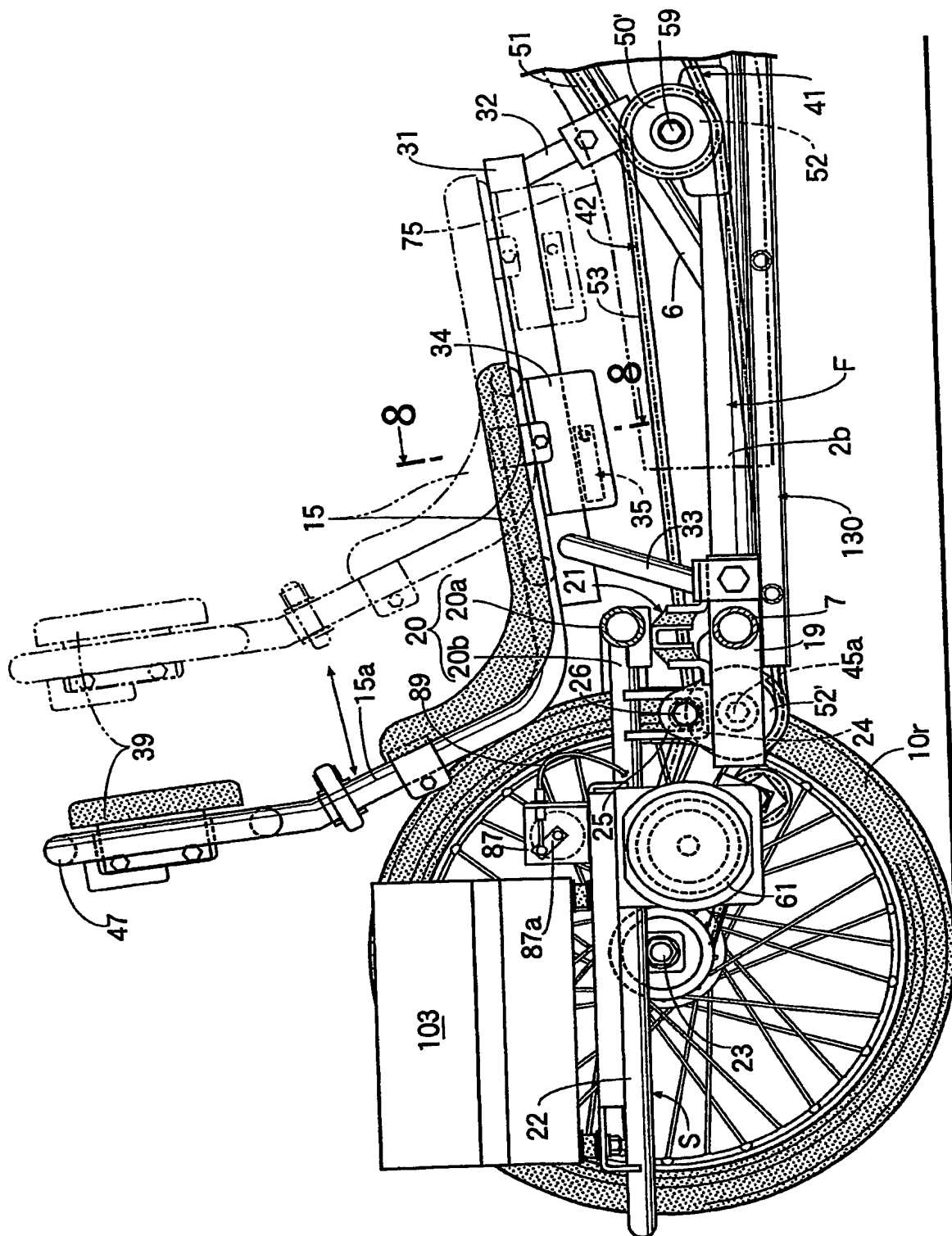
【図 3】



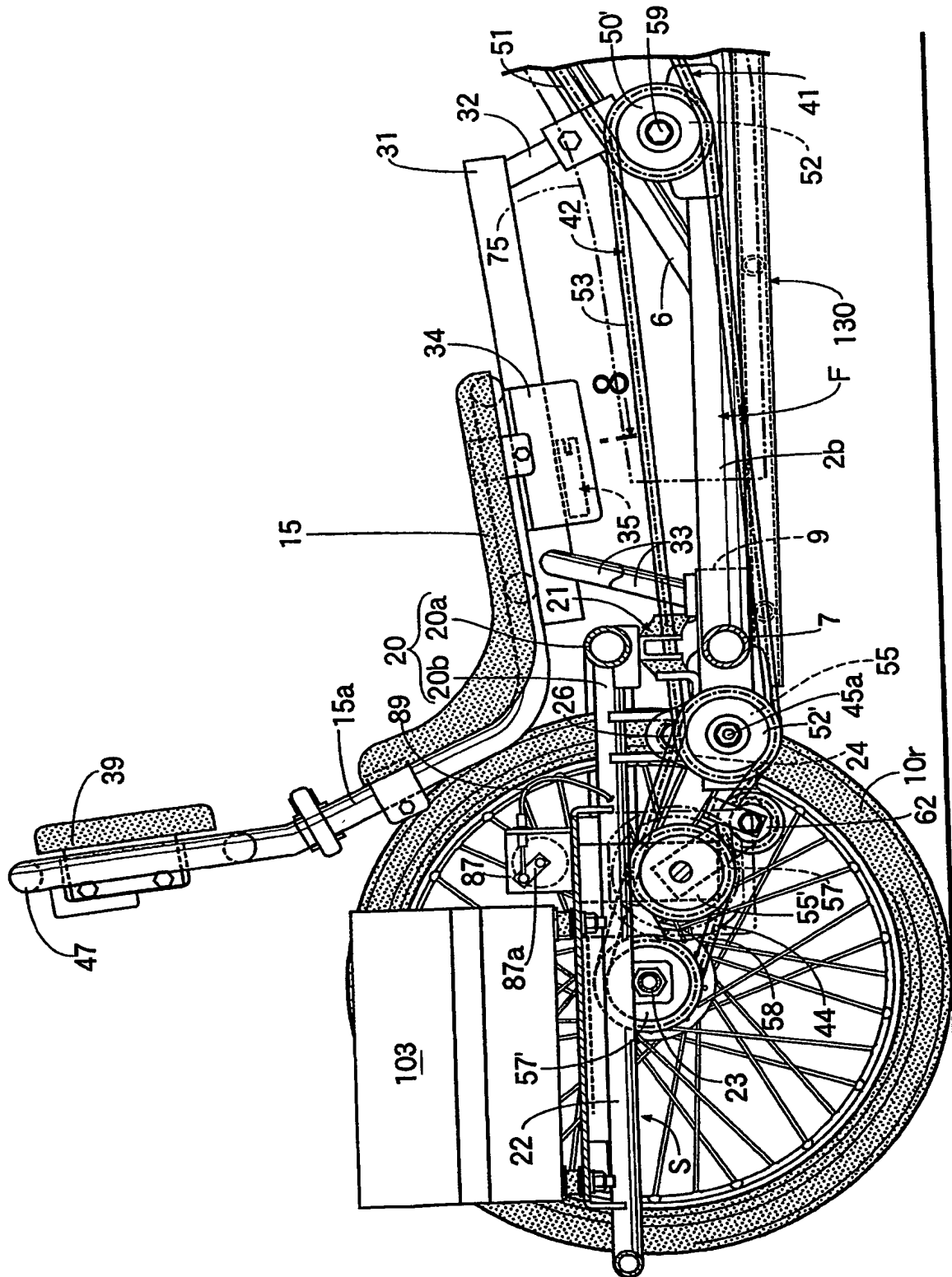
【図 4】



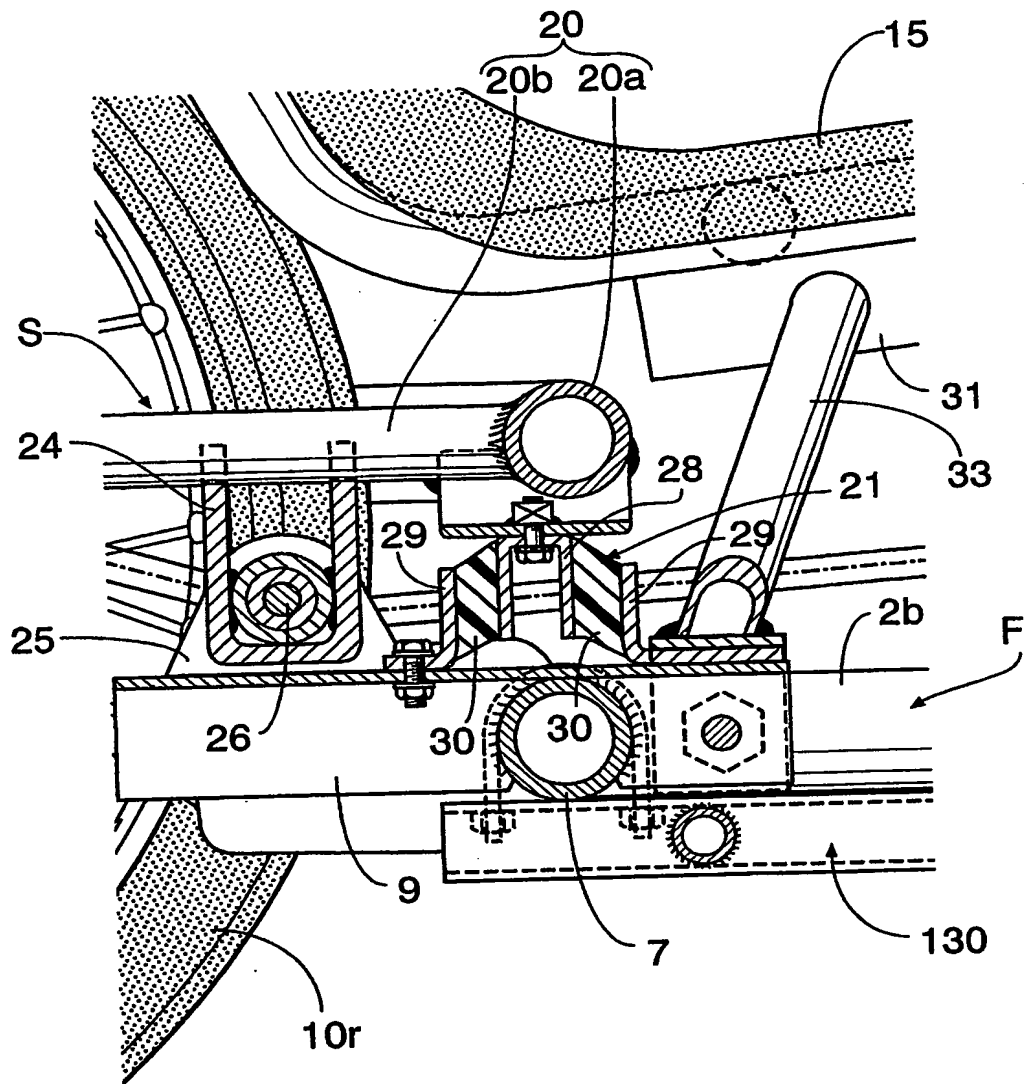
【図 5】



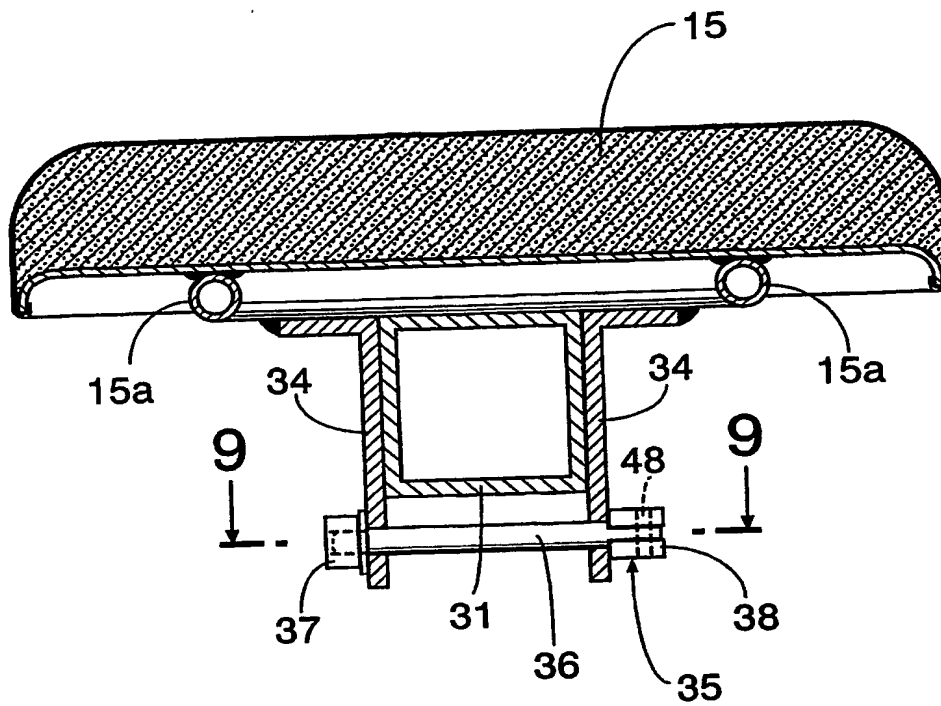
【図 6】



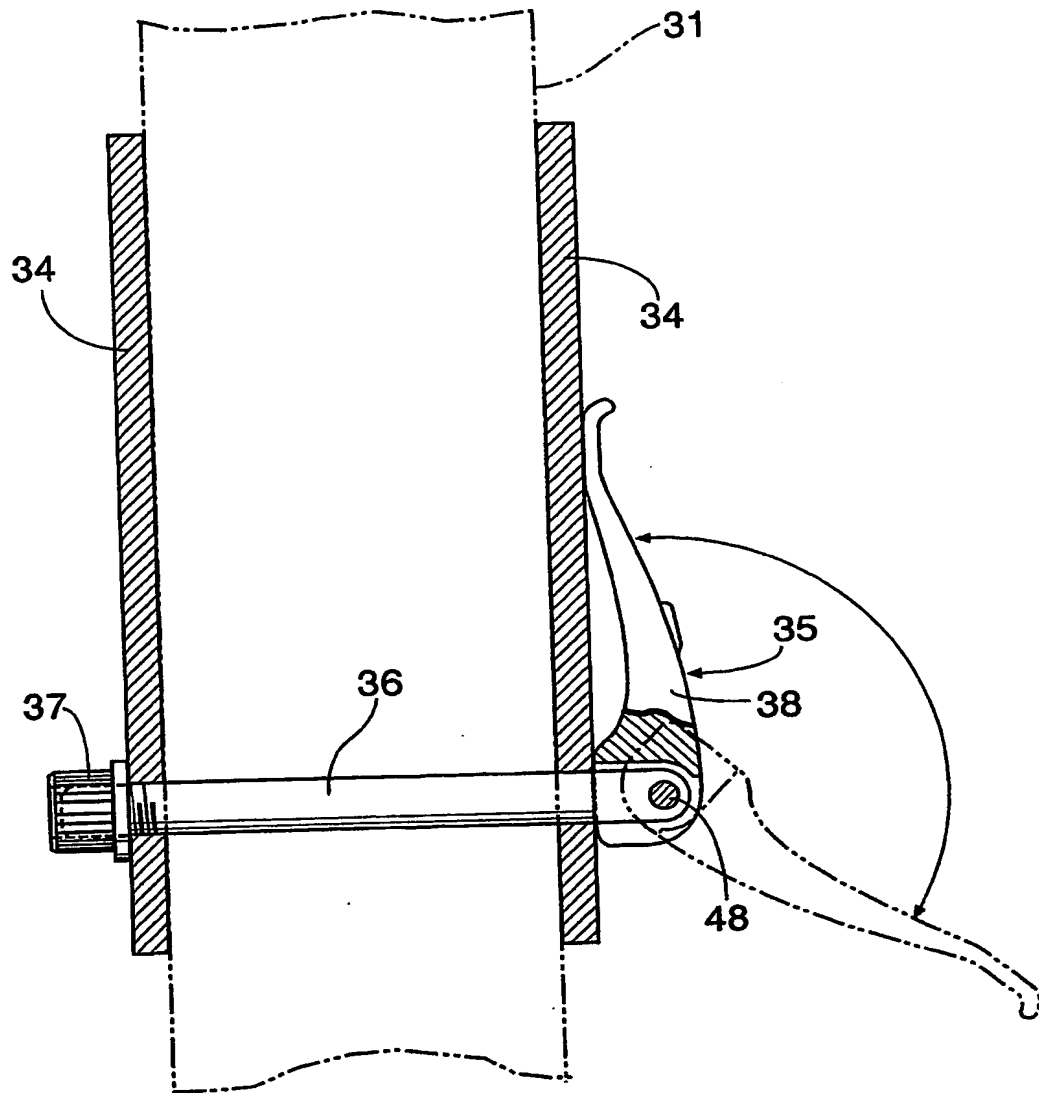
【図 7】



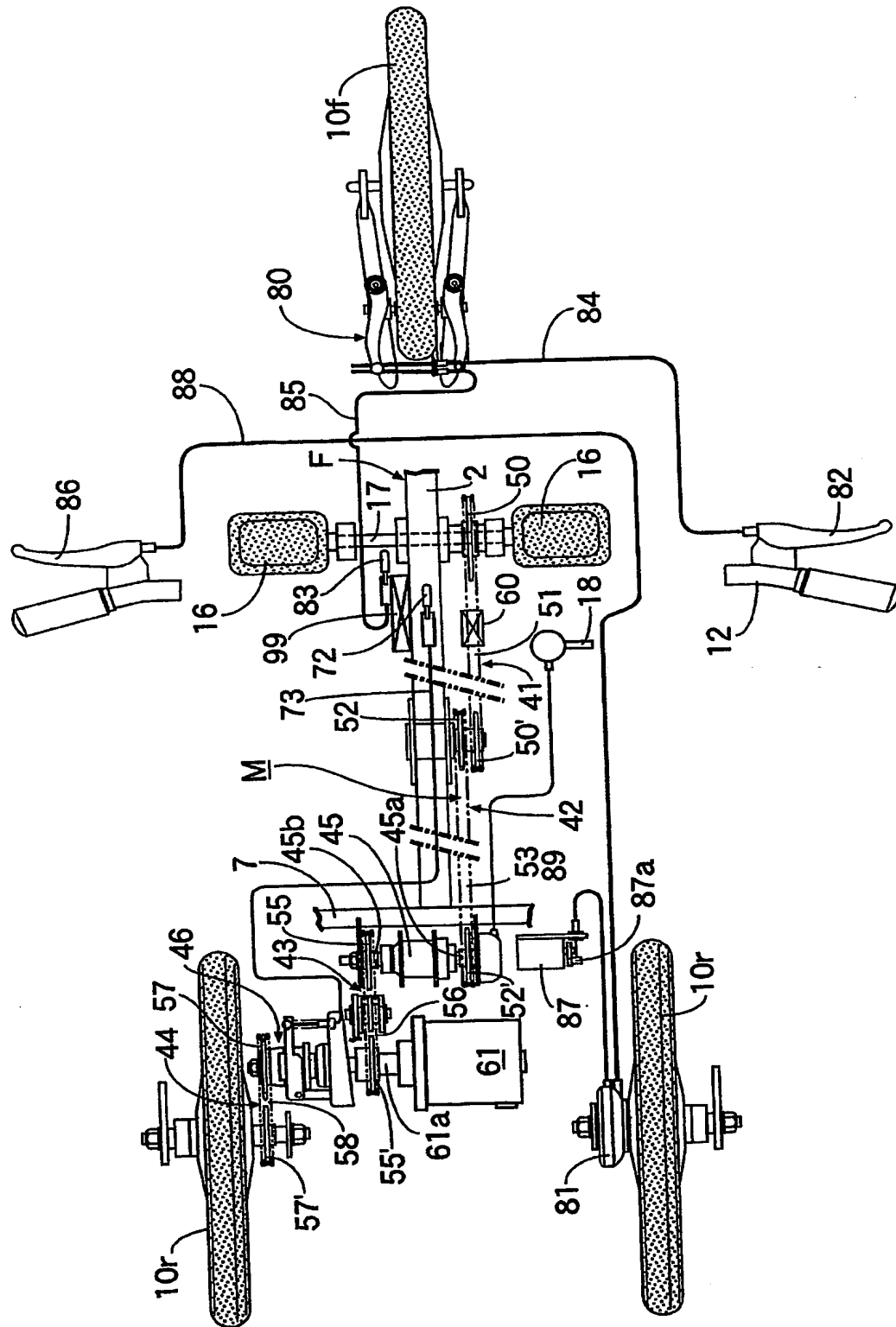
【図 8】



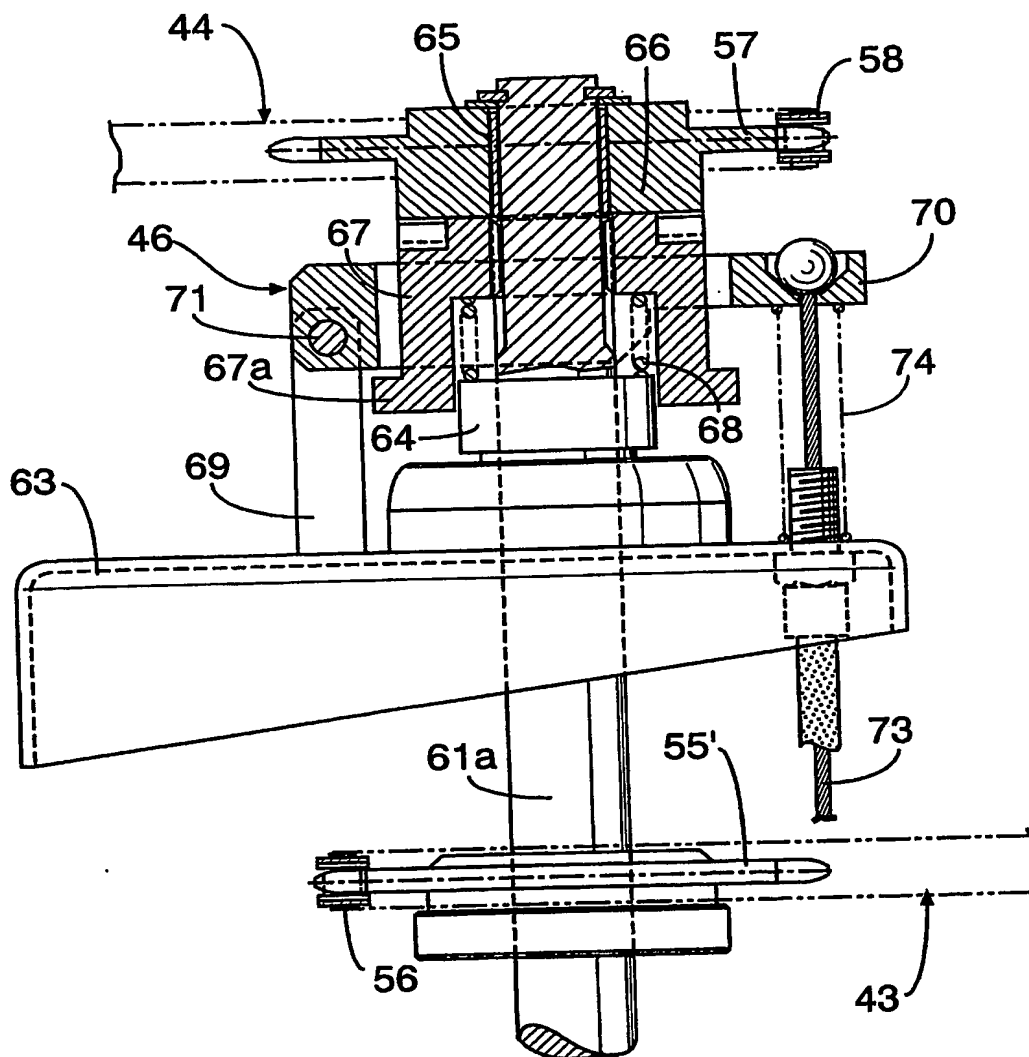
【図 9】



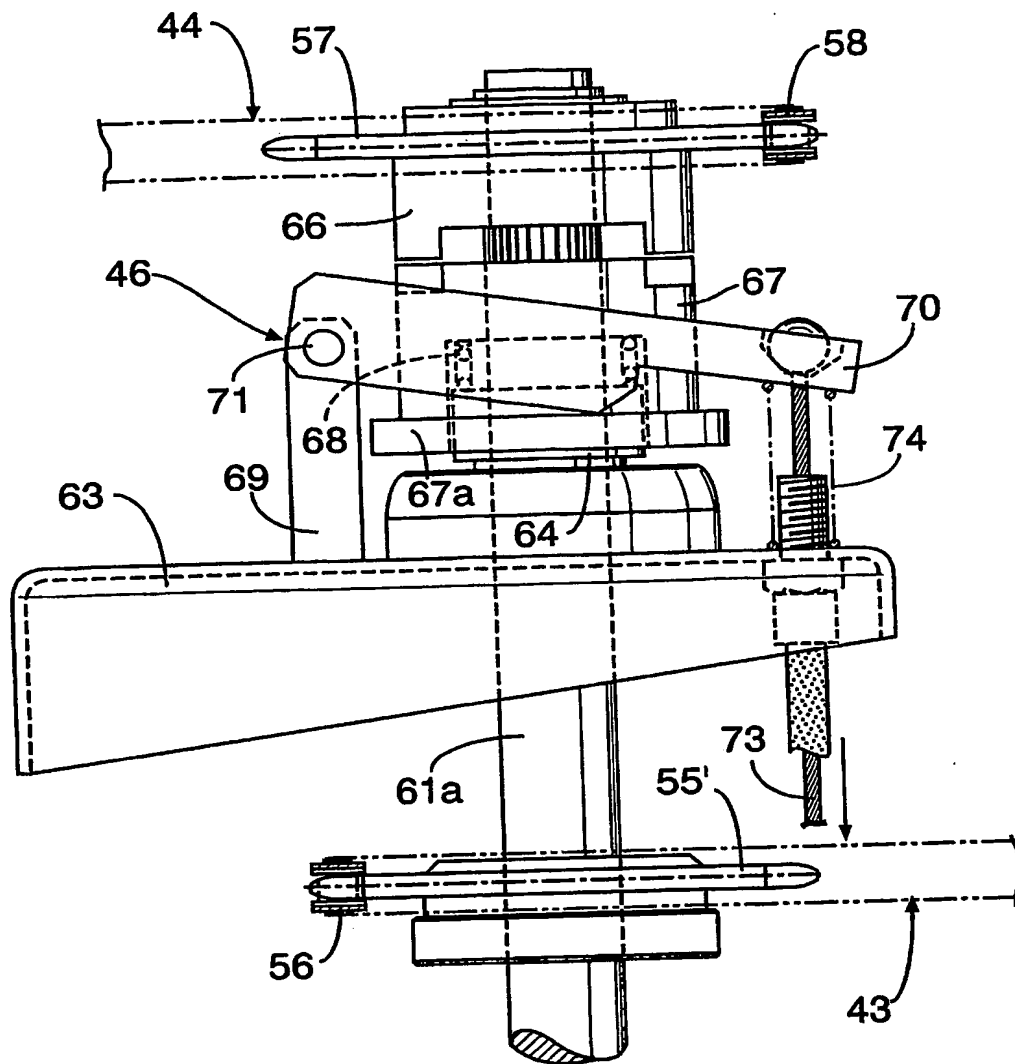
【図10】



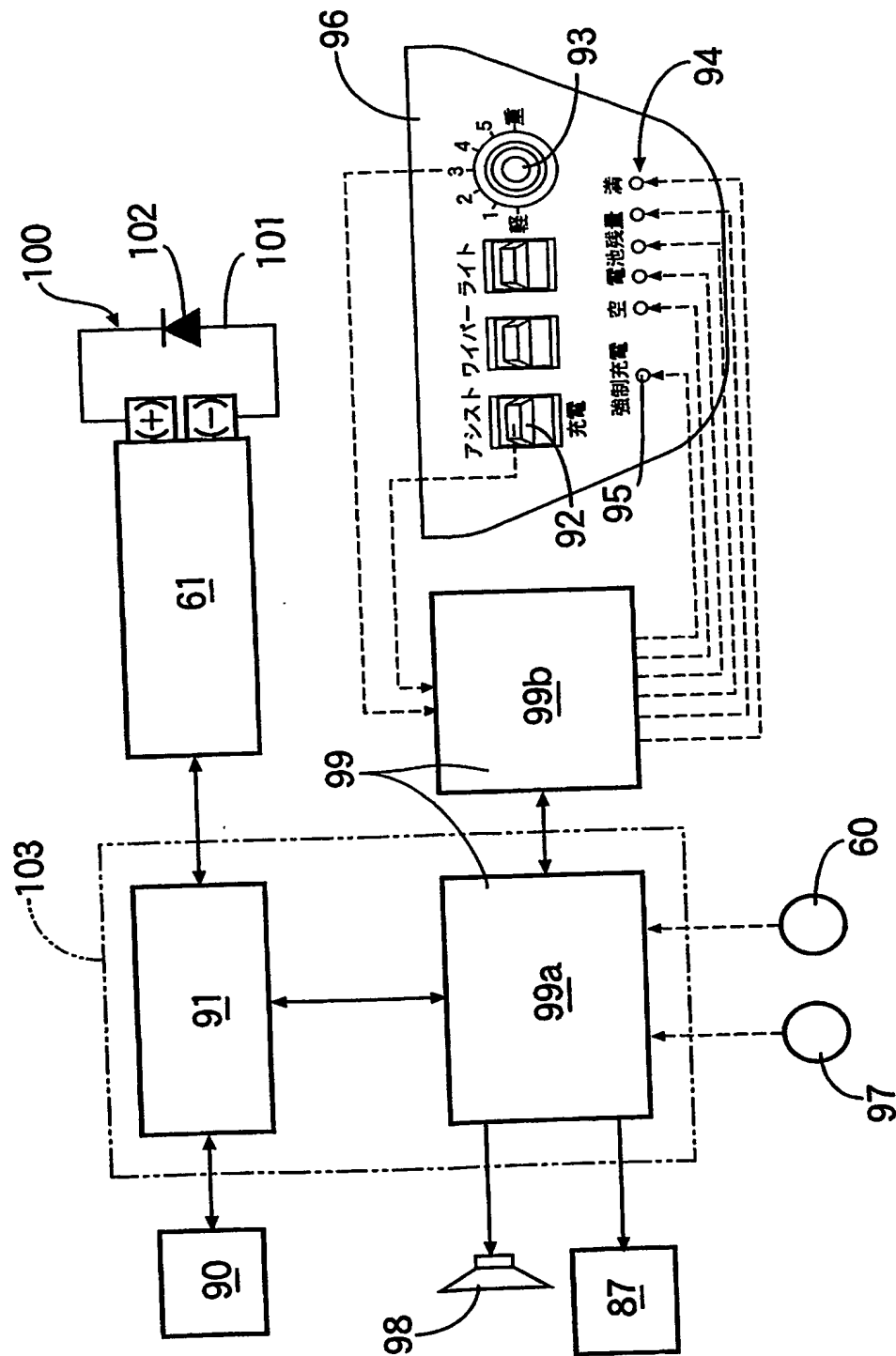
【図 11】



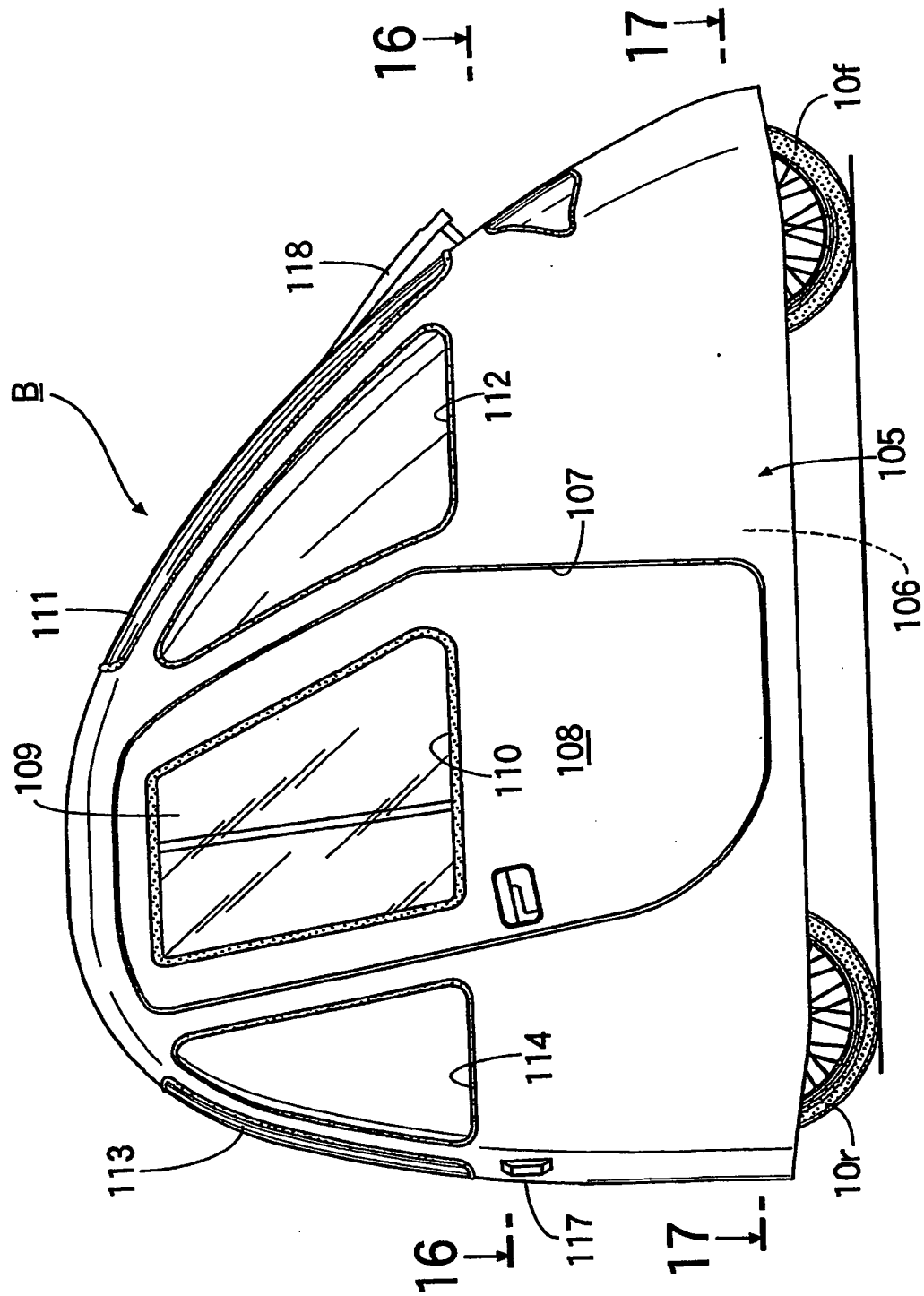
【図 12】



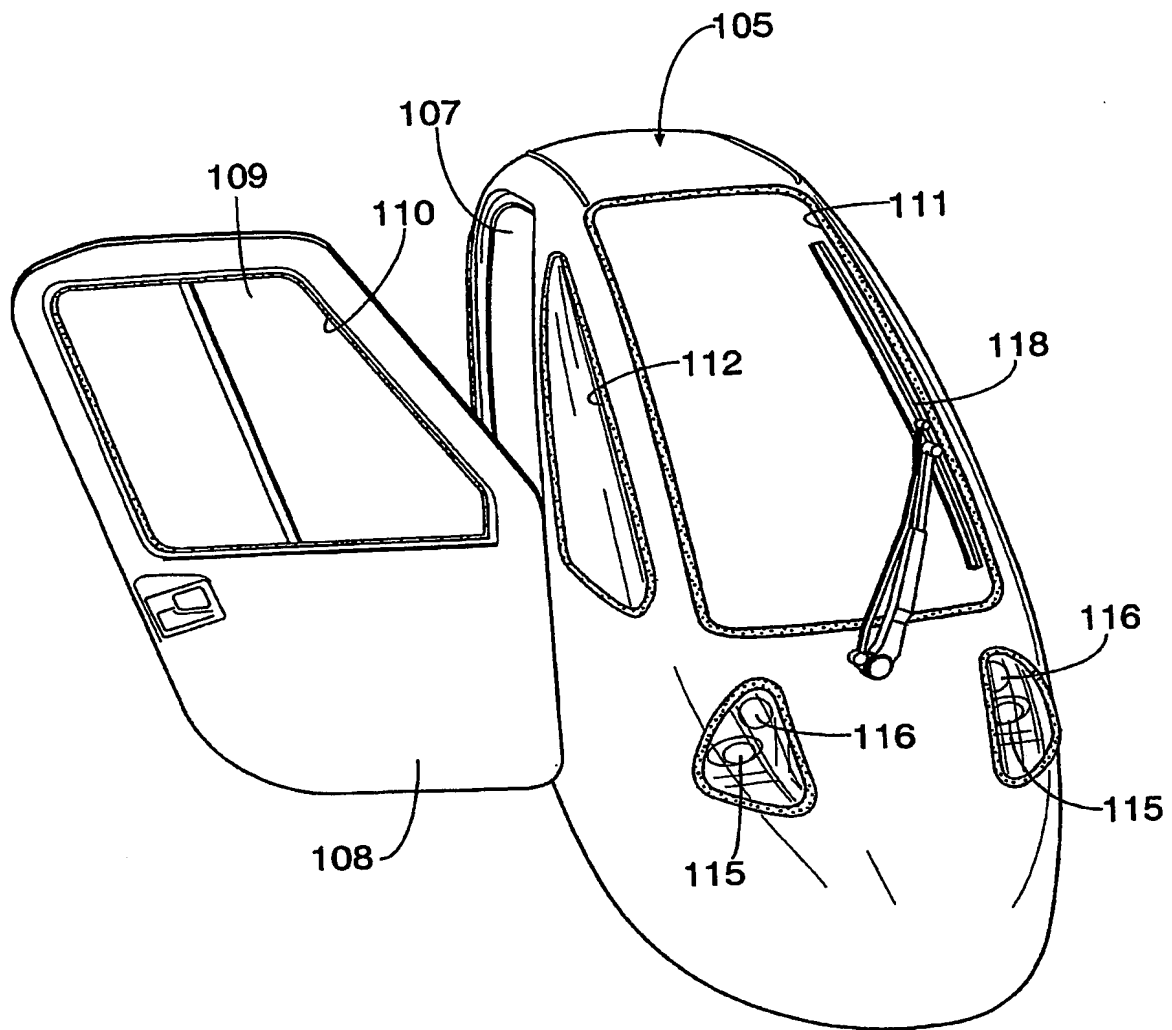
【図 13】



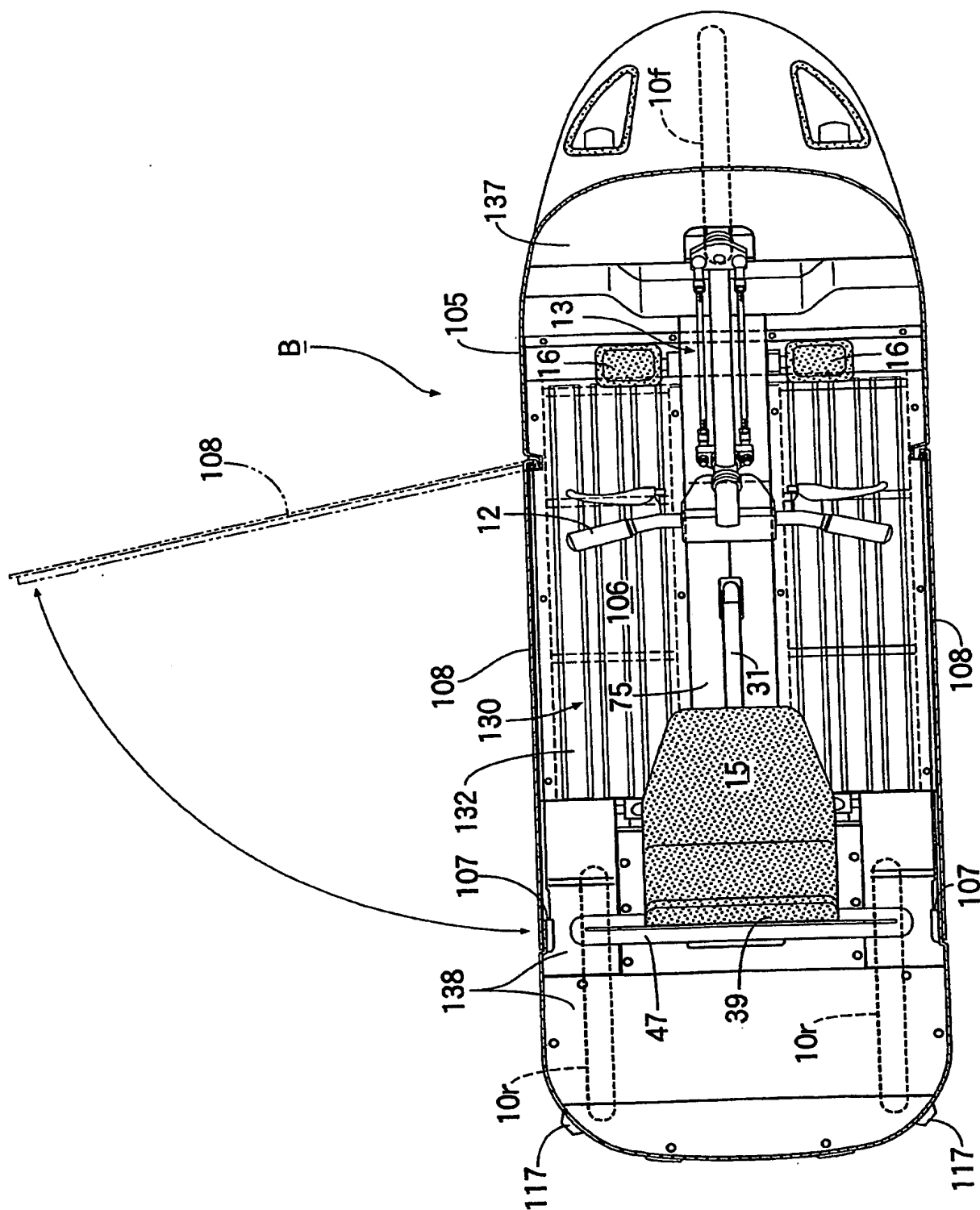
【図 14】



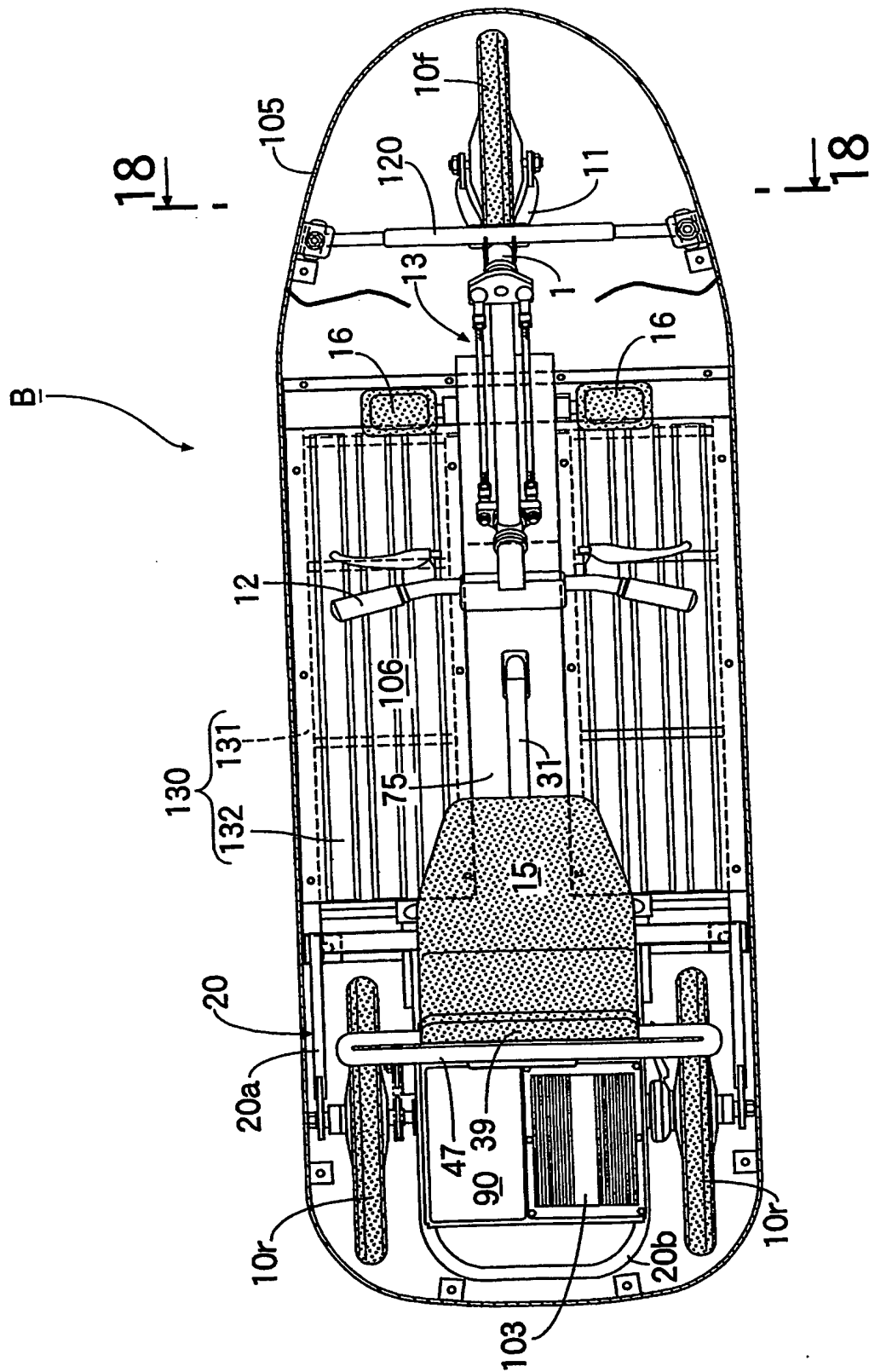
【図 15】



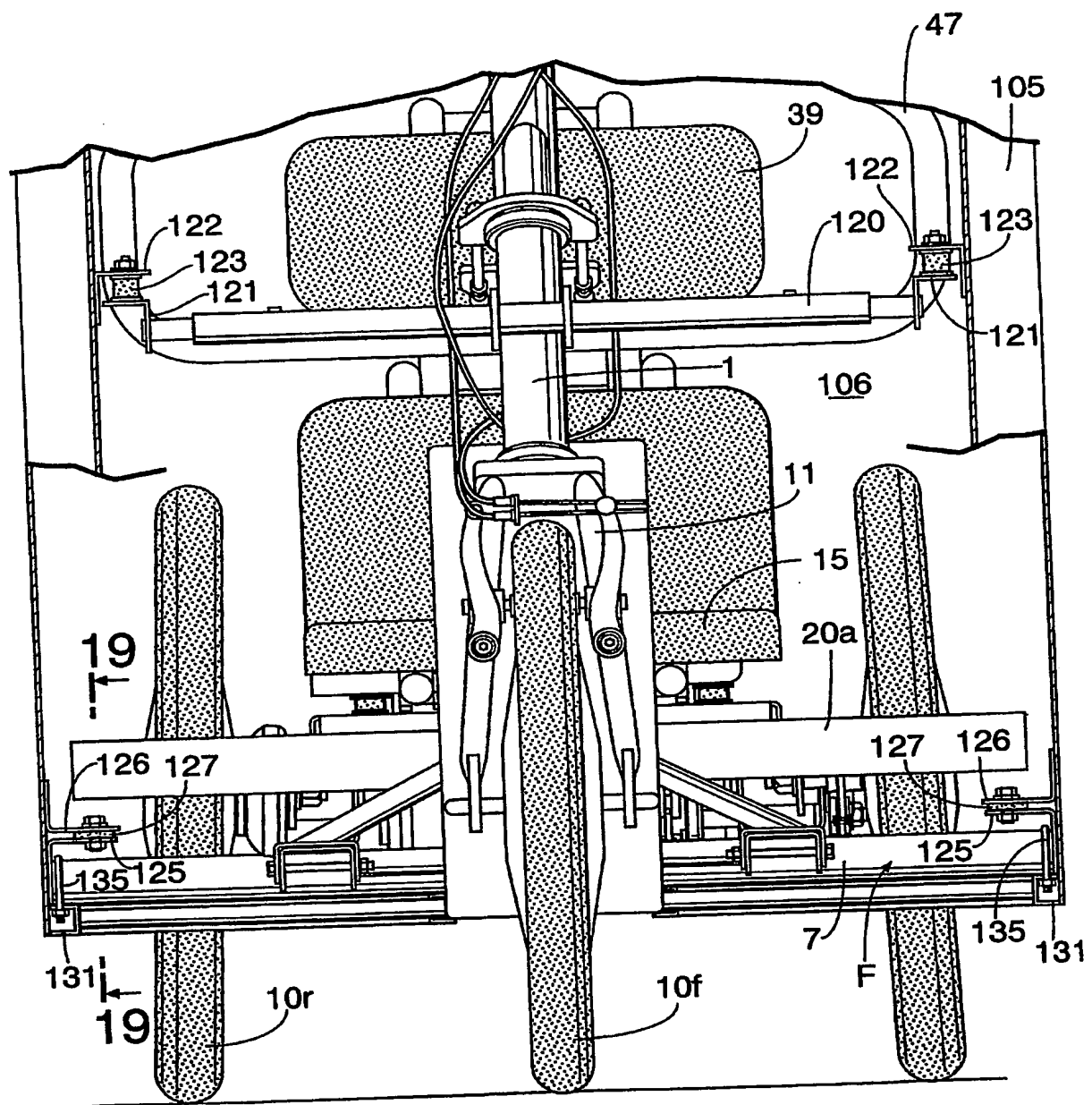
【図 16】



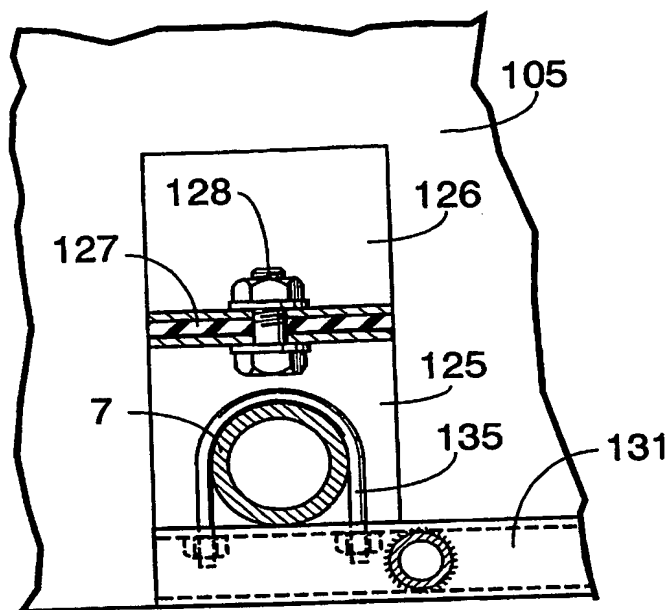
【図 17】



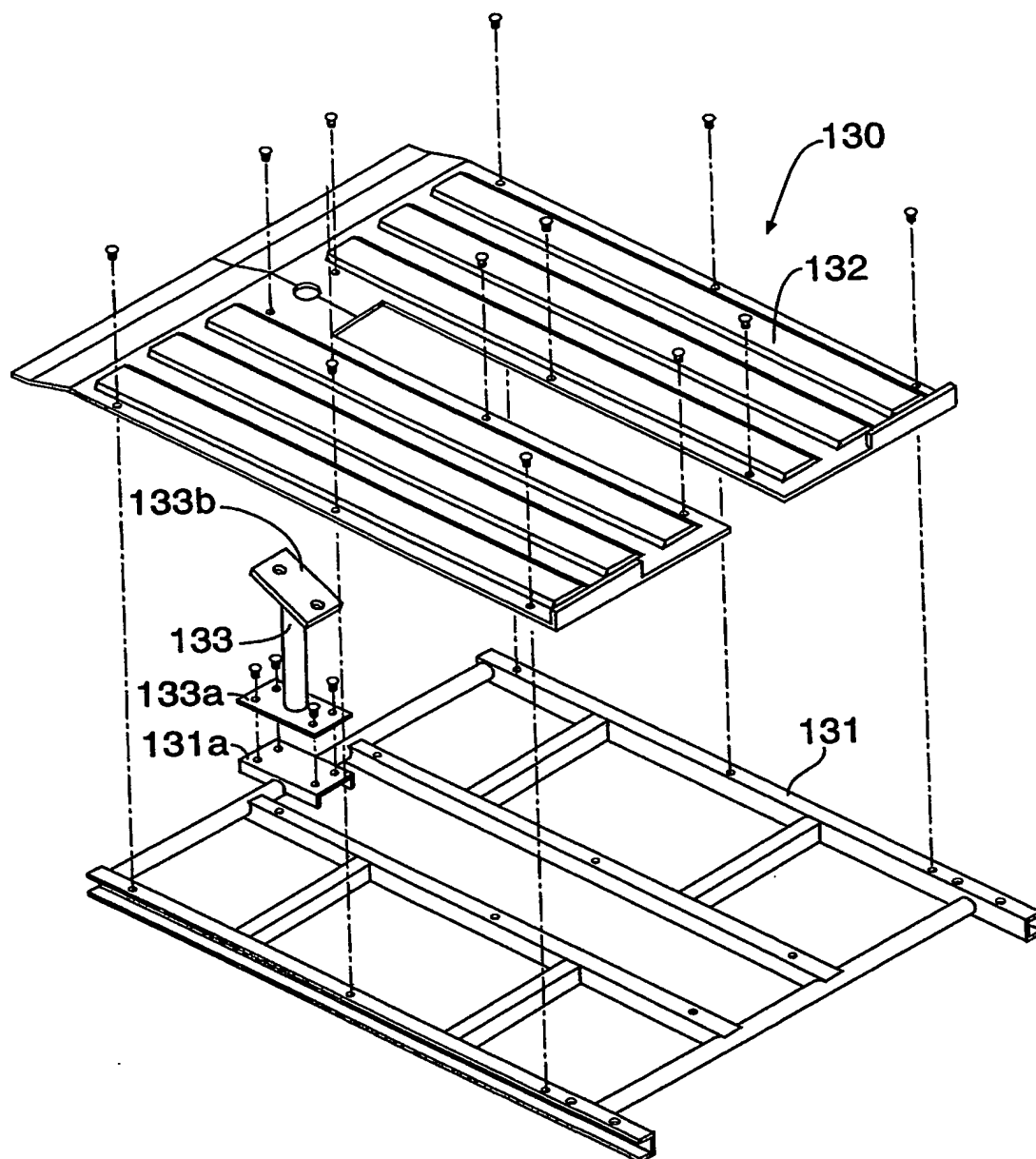
【図18】



【図 19】



【図 20】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】 乗り手の軽快な移動に使用し得ることは勿論、停車状態ではペダルに負荷をかけて乗り手の体力増進を図る定置型トレーニング装置としても使用し得る、体力増進機能を持つ電動アシスト自転車を提供する。

【解決手段】 クランク軸 17 及び後輪 10 r 間の伝動装置 M に、発電・電動機 61 のロータ軸 61 a を連結し、発電・電動機 61 及び後輪 10 r 間の伝動経路に、任意に開閉し得るクラッチ 46 を介装し、発電・電動機 61 に動力を発生させる電動アシストモード及びロータ軸 61 a への逆負荷による発電・電動機 61 の発生電力をバッテリー 90 に充電させる充電モードに任意に切り換え得るモード切換手段 91, 92, 99 を備える。クラッチ 46 の遮断状態でモード切換手段を充電モードにすれば、定置状態で発電・電動機 61 からバッテリー 90 への充電を行いながら体力増進トレーニングを行うことができる。

【選択図】 図 10

特願 2 0 0 4 - 1 1 3 3 4 0

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 2 3 4 6 2 7]

1. 変更年月日

1 9 9 6 年 1 2 月 2 日

[変更理由]

名称変更

住 所

富山県下新川郡入善町青木 5 7 7 7 番地

氏 名

シロウマサイエンス株式会社

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/017914

International filing date: 02 December 2004 (02.12.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-113340
Filing date: 07 April 2004 (07.04.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 03 March 2005 (03.03.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse